



3 1761 11972917 6

CA1
Z2
- C52

240-210/003

Government
Publications

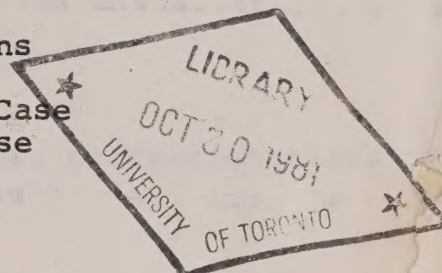
F I N A L A G E N D A

Plenary Session

- Introduction by President of CASHRA,
with remarks on the Conference
Program
- Keynote Speaker: Dr Robert Elgie,
Ontario Minister of Labour

Panels

- Investigation techniques and
remedies in complaints of
sexual harassment
- Policy-Minority Relations
- Recent Developments in Case
Management and Rapid Case
Processing



Round Table

- Physical and Program Accessibility
for the Physically Handicapped

Workshops on Discrimination on the basis of Handicap

1. Bona Fide Occupational
Qualifications and Requirements
2. Reasonable Accommodation
3. Affirmative Action

Plenary Session

- CASHRA Business Meeting

1. 2001 10 10

2. 2001 10 10

3. 2001 10 10

4. 2001 10 10

5. 2001 10 10

6. 2001 10 10

7. 2001 10 10

8. 2001 10 10

9. 2001 10 10

10. 2001 10 10

11. 2001 10 10

12. 2001 10 10

13. 2001 10 10

14. 2001 10 10

15. 2001 10 10

16. 2001 10 10

17. 2001 10 10

CA1
72
-C52

240-210/003

Government
Publications

ORDRE DU JOUR DÉFINITIF

Séance plénière

- Allocution du président de l'ACOSPDH et présentation du programme de la conférence
- Allocution d'ouverture: Robert Elgie, ministre du Travail de l'Ontario

Comités

- Les techniques d'enquête et les redressements dans les plaintes pour harcèlement sexuel
- Les rapports entre la police et les groupes minoritaires
- Les éléments récents en matière d'étude et de traitement accéléré des cas

Table ronde

- L'accès des handicapés physiques aux installations et aux programmes

Ateliers sur la discrimination
à l'endroit des handicapés

1. Les compétences et les exigences professionnelles requises de bonne foi
2. Locaux acceptables
3. L'action positive

Séance plénière

- Assemblée régulière de l'ACOSPDH



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761119729176>

CAI
Z2

-C52

1981 CASHRA CONFERENCE

Remarks by Robert G. Elgie, M.D.
Minister of Labour

Ontario

Windsor (Ontario)

June 1-4, 1981

CONFIDENTIAL

W01231MNO3 ST5312 WAMN4 014

END JUAL DEET W13822 AND 13

YOU HAVE 321 NO13822

AS TO BEING NO 13822

TOPIC 13822

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

REMARKS BY ROBERT G. ELGIE, M.D.
MINISTER OF LABOUR
AT THE MEETING OF THE CANADIAN ASSOCIATION
OF STATUTORY HUMAN RIGHTS AGENCIES
(C.A.S.H.R.A.)
JUNE 1ST, 1981
WINDSOR, ONTARIO

AS THE MINISTER RESPONSIBLE FOR THE ONTARIO HUMAN RIGHTS COMMISSION,
I WISH, FIRST OF ALL, TO EXTEND MY PERSONAL BEST WISHES, AND TO
WELCOME OUR GUESTS FROM ACROSS THE COUNTRY. YOU HAVE SET YOURSELVES
AN IMPRESSIVE AGENDA - AND I LOOK FORWARD TO HEARING ABOUT YOUR
OPINIONS AND VIEWS ON THE WIDE RANGE OF TOPICS YOU HAVE SCHEDULED.

I WAS PARTICULARLY INTERESTED TO LEARN THAT YOU ARE DEVOTING ALL
DAY WEDNESDAY TO THE SPECIAL CONCERNS OF THE PHYSICALLY HANDICAPPED -
AN ENTIRELY COMMENDABLE UNDERTAKING ON THE PART OF C.A.S.H.R.A.,
ESPECIALLY IN THIS, THE INTERNATIONAL YEAR OF DISABLED PERSONS.

GIVEN YOUR OBVIOUS INTEREST, I HAVE CHOSEN TO TOUCH BRIEFLY THIS MORNING ON SOME ONTARIO PROGRAMS WHICH AFFECT THE PHYSICALLY DISABLED, AND THEN TO DISCUSS OUR PROPOSED NEW HUMAN RIGHTS CODE AMENDMENTS WHICH RECEIVED SECOND READING IN THE LEGISLATURE THIS PAST WEEK. THESE WILL, WHEN PASSED, PROHIBIT DISCRIMINATION ON THE BASIS OF BOTH PHYSICAL AND MENTAL HANDICAP.

EVERYONE HERE WILL BE AWARE OF THE DIFFICULTIES HANDICAPPED PEOPLE FACE EVERY DAY - EVEN WHEN THEY ARE MERELY TRYING TO EXERCISE SOME BASIC RIGHTS WHICH THE NON-HANDICAPPED TAKE FOR GRANTED. THE GOVERNMENT OF ONTARIO, LIKE MANY OTHERS, HAS TAKEN A NUMBER OF INITIATIVES TO HELP EQUALIZE THE RANGE OF OPPORTUNITIES AVAILABLE TO OUR HANDICAPPED CITIZENS.

THE ONTARIO CIVIL SERVICE COMMISSION, FOR EXAMPLE, HAS ESTABLISHED A SPECIAL EMPLOYMENT PROGRAM WHICH INCLUDES OUTREACH RECRUITMENT AND ALSO OFFERS NON-COMPETITIVE WORK ASSIGNMENTS WITHIN THE PUBLIC

SERVICE.

20

20

MY OWN MINISTRY OF LABOUR HAS HAD A SPECIAL PROGRAM DIRECTED AT
HIRING THE HANDICAPPED FOR ALMOST THREE YEARS, AND FIVE PER CENT
OF OUR NEW EMPLOYEES IN THIS PERIOD HAVE HAD DISABILITIES RANGING
FROM BLINDESS TO PARAPLEGIA. THEY WORK IN A WIDE VARIETY OF JOBS,
AND I CAN TELL YOU THAT THEY HAVE CONFIRMED OUR CONFIDENCE IN THEIR
ABILITIES.

20

ON THE BASIS OF OUR OWN EXPERIENCE, WE INITIATED A HANDICAPPED
EMPLOYMENT PROGRAM TO INCREASE OPPORTUNITIES FOR DISABLED PERSONS
IN THE WIDER WORKFORCE. WITH AN INFORMATION AND CONSULTING SERVICE
TO ENCOURAGE EMPLOYERS TO INTRODUCE SIMILAR PROGRAMS.

I HOPE THAT THIS PROGRAM, WITH ITS RESOURCES, MAY PROVE TO BE THE
CATALYST THAT WILL ACTIVATE THE GOODWILL OF EMPLOYERS, AND CONVERT
THIS INTO POSITIVE ACTION TO EXPAND THE EMPLOYMENT OPPORTUNITIES

AVAILABLE TO OUR DISABLED POPULATION.

IN 1979, WE POOLED OUR EXPERTISE WITH THAT OF THE MARCH OF DIMES, AND ESTABLISHED AN AFFIRMATIVE ACTION PROJECT FOR THE PHYSICALLY DISABLED IN THE HAMILTON AREA.

THE PROJECT STRESSES COOPERATION BETWEEN THE THREE LEVELS OF GOVERNMENT AND THE PRIVATE SECTOR, ALONG WITH FULL COORDINATION OF COMMUNITY RESOURCES TO FACILITATE AND PROMOTE ITS GOALS. IT PROVIDES A COMPREHENSIVE CONSULTING SERVICE TO EMPLOYERS, AND IT HAS BEGUN TO DEVELOP A PLACEMENT SERVICE, WHICH WILL WORK WITH A NETWORK OF AGENCIES TO PROVIDE ASSESSED, JOB-READY CANDIDATES FOR REFERRAL TO EMPLOYERS.

WE SEE IT AS A PILOT PROJECT FROM WHICH WE, ALONG WITH OTHER ONTARIO COMMUNITIES AND AGENCIES, CAN LEARN HOW BEST TO SERVE BOTH EMPLOYERS AND DISABLED JOB-SEEKERS.

THE GOVERNMENT OF ONTARIO RECOGNIZES THAT THERE ARE OTHER ASPECTS TO LIFE BESIDES EMPLOYMENT, HOWEVER, AND IT HAS SET ASIDE \$12 MILLION FOR THE INTERNATIONAL YEAR OF THE DISABLED, TO LAUNCH A NUMBER OF INITIATIVES WHICH SHOULD HAVE LONG TERM BENEFITS FOR MANY OF THE PROVINCE'S HANDICAPPED CITIZENS.

IN ADDITION, THE MINISTRY OF HOUSING HAS VERY RECENTLY COMMITTED ITSELF TO A \$63 MILLION NO-INTEREST LOAN PROGRAMME TO STIMULATE THE CONSTRUCTION OF RENTAL ACCOMMODATION IN THE PRIVATE SECTOR - WITH ONE VERY IMPORTANT PROVISIO: WHEREVER A LOCAL NEED IS DEMONSTRATED, BUILDING PLANS MUST INCLUDE SPECIALLY DESIGNED UNITS FOR HANDICAPPED PEOPLE.

THE MINISTRY OF CULTURE AND RECREATION, UNDER ITS WINTARIO CAPITAL GRANTS PROGRAM, AS WELL, INDICATED THAT IT WILL PROVIDE UP TO 75% OF THE CAPITAL COSTS OF PROJECTS THAT ARE DESIGNED TO IMPROVE THE ACCESSIBILITY OF CULTURAL AND RECREATIONAL FACILITIES TO DISABLED PEOPLE.

HOWEVER, IN SPITE OF ALL THAT HAS BEEN DONE AND IS BEING DONE DISCRIMINATION AGAINST HANDICAPPED CITIZENS DOES EXIST. OCCASIONALLY IT IS DELIBERATE AND INVIDIOUS, BUT MORE FREQUENTLY, IT IS UNCONSCIOUS AND RESULTS FROM UNTHINKING INSENSITIVITY.

ITS EXISTENCE IS DOCUMENTED IN THE NUMBER OF INFORMAL COMPLAINTS CONCERNING HANDICAP THAT HAVE BEEN CONSIDERED BY THE ONTARIO HUMAN RIGHTS COMMISSION RECENTLY. IF WE NEED EVIDENCE, THERE IS PLENTY TO SUGGEST THAT SOCIETY HAS NOT YET FULLY ACCEPTED THE HANDICAPPED INDIVIDUAL, AND THAT CLEARLY DEFINED PROTECTION AGAINST DISCRIMINATION IS NECESSARY.

OUR REVISED HUMAN RIGHTS CODE, BILL 7, WHICH HAS BEEN WIDELY SUPPORTED BY THE PUBLIC AND BY ALL PARTIES IN THE LEGISLATURE, PROVIDES THIS PROTECTION.

I WOULD LIKE TO DISCUSS SOME OF THE PROVISIONS OF THAT BILL WITH YOU, AND IDENTIFY SOME OF THE ISSUES WE HAVE HAD TO ADDRESS IN FORMULATING THEM.

ONTARIO, HAVING FIRST EMBARKED ON ANTI-DISCRIMINATION LEGISLATION IN 1944 WITH THE PASSAGE OF THE RACIAL DISCRIMINATION ACT, BECAME, IN 1962, THE FIRST JURISDICTION IN CANADA TO ENACT A COMPREHENSIVE CODE ON HUMAN RIGHTS. IN 1977, THE ONTARIO HUMAN RIGHTS COMMISSION PRESENTED THE GOVERNMENT WITH A REPORT ENTITLED LIFE TOGETHER, WHICH URGED THAT A COMPLETE REVISION OF THE HUMAN RIGHTS CODE BE UNDERTAKEN. THE REPORT MADE OVER A HUNDRED SPECIFIC RECOMMENDATIONS ON A BROAD RANGE OF ISSUES WHICH HAD BEEN DISCUSSED AT MEETINGS WITH GROUPS AND INDIVIDUALS ACROSS THE PROVINCE.

THE COMMISSION'S EXPERIENCE, AND THESE RECOMMENDATIONS, WERE OF FUNDAMENTAL IMPORTANCE TO THE DEVELOPMENT OF OUR NEW HUMAN RIGHTS LEGISLATION.

IT IS SIGNIFICANT THAT IN BRIEFS RECEIVED BY THE COMMISSION, THE PHYSICALLY DISABLED WERE MENTIONED MORE OFTEN THAN ANY OTHER GROUP, AND THEY WERE REPRESENTED AT EVERY ONE OF THE PUBLIC HEARINGS.

LIFE TOGETHER SUBSEQUENTLY RECOMMENDED THE INCLUSION OF PHYSICAL DISABILITY, BUT IT WAS SILENT ON THE QUESTION OF MENTAL DISABILITY. AFTER MUCH DELIBERATION, INCLUDING EXTENSIVE CONSULTATION WITH REPRESENTATIVES OF THE HANDICAPPED COMMUNITY, IT BECAME APPARENT TO US THAT LIFE TOGETHER HAD NOT GONE FAR ENOUGH AND THAT NONE OF THE MAJOR CATEGORIES OF DISABILITY SHOULD BE EXCLUDED.

ACCORDINGLY, THE PROPOSED CODE IS EXTENSIVE, AND INCLUDES PAST, PRESENT OR PERCEIVED PHYSICAL DISABILITY, MENTAL RETARDATION, LEARNING DISABILITY AND MENTAL ILLNESS. THIS PROVISION IS THE BROADEST OF WHICH I AM AWARE, AND IT WILL EFFECTIVELY PROTECT VICTIMS OF PAST INJURIES - INCLUDING THOSE WHO HAVE RECEIVED WORKMEN'S COMPENSATION BENEFITS.

PROTECTION FROM DISCRIMINATION ON THE GROUND OF HANDICAP IS EXTENDED
IN ALL AREAS COVERED BY THE CODE - GOODS, SERVICES AND FACILITIES,
RESIDENTIAL AND COMMERCIAL ACCOMMODATION, CONTRACTING, EMPLOYMENT
AND MEMBERSHIP IN TRADE UNIONS AND SELF-GOVERNING PROFESSIONS.

WE HAVE BROADENED THE PROTECTION OFFERED BY THE PREVIOUS CODE
AGAINST DISCRIMINATION IN THE EQUAL ENJOYMENT OF GOODS, SERVICES
AND FACILITIES.

WHILE "SERVICES" EXCLUDES LEVIES, TAXES AND FEES IMPOSED BY LAW,
IT GENERALLY ASSUMES ITS EVERYDAY MEANING, AND INCLUDES THOSE
PROVIDED BY EDUCATIONAL INSTITUTIONS.

IN EACH CASE, THE PROTECTION IS SUBJECT TO THE INDIVIDUAL'S BEING
ABLE TO PERFORM THE ESSENTIAL FUNCTIONS ASSOCIATED WITH THE PARTICULAR
ACTIVITY IN QUESTION. OBVIOUSLY AN EMPLOYER MUST BE ABLE TO
EXPECT ANY APPLICANT TO BE CAPABLE OF PERFORMING THE JOB THAT'S
AVAILABLE. BUT WE AGREE WITH REPRESENTATIVES OF THE HANDICAPPED

COMMUNITY THAT THIS QUALIFICATION SHOULD BE MORE LIMITED THAN THAT WHICH WOULD RESULT FROM THE USE OF THE FAMILIAR TERM, "BONA FIDE AND REASONABLE". WHEN "QUALIFICATION" IS RELATED TO THE CONCEPT OF BEING ABLE TO UNDERTAKE THE ESSENTIAL DUTIES OF A PARTICULAR FUNCTION, A HANDICAPPED PERSON WILL BE PROTECTED AGAINST REJECTION BECAUSE HE OR SHE CANNOT PERFORM TASKS THAT ARE UNRELATED TO A PARTICULAR JOB, OR CONSTITUTE ONLY A MINOR PART OF THE USUAL RESPONSIBILITIES.

IN THE SAME VEIN, WE KNOW THAT SOME EMPLOYERS WHOSE APPLICATION FORMS ASK FOR INFORMATION ABOUT ANY HANDICAP MAY USE THIS TO DETERMINE AN APPLICANT'S ABILITY TO PERFORM THE JOB IN QUESTION. WE BELIEVE AN INDIVIDUAL SHOULD BE ASSESSED ON HIS OWN MERITS, SO UNDER THE PROPOSED CODE SUCH INFORMATION CANNOT BE REQUIRED ON APPLICATIONS.

WE HAVE HAD OTHER CONCERNS, AS WELL, ABOUT BARRIERS TO EMPLOYMENT.

AT THE PRESENT TIME, HANDICAPPED APPLICANTS MAY BE REFUSED EMPLOYMENT BECAUSE THEY CANNOT BE ENROLLED IN AN EMPLOYEE BENEFIT PLAN OR PENSION FUND. THE REVISED CODE EXPRESSLY PROHIBITS THIS TYPE OF DISCRIMINATION, WHILE RECOGNIZING THAT IN MANY INSTANCES HANDICAPPED PEOPLE ARE, IN FACT, ABLE TO PARTICIPATE IN INSURANCE AND PENSION SCHEMES. THE NEW CODE AFFORDS THEM THE RIGHT TO EQUAL TREATMENT IN INSURANCE, SUBJECT TO CERTAIN BONA FIDE AND REASONABLE EXCEPTIONS. IN ARRIVING AT THESE EXCEPTIONS, WE HAVE ATTEMPTED TO RECONCILE THE LEGITIMATE CONCERNS OF THE REPRESENTATIVES OF THE HANDICAPPED COMMUNITY WITH THOSE OF INSURERS. WE REALIZE THAT INSURERS CAN PROVIDE BENEFITS TO HANDICAPPED AND NON-HANDICAPPED ALIKE, ONLY IF IT IS POSSIBLE TO SPREAD THE RISK OVER A LARGE GROUP OF PEOPLE. IN OUR JUDGEMENT, THIS MAY NOT BE POSSIBLE IN FOUR CASES.

THESE ARE LISTED IN THE LEGISLATION AS SPECIFIC EXCEPTIONS WHICH THE HUMAN RIGHTS COMMISSION MAY DETERMINE TO BE BONA FIDE AND REASONABLE IN PARTICULAR CIRCUMSTANCES.

THESE FOUR EXCEPTIONS MAY APPLY: IN INDIVIDUAL INSURANCE POLICIES; IN EMPLOYEE-PAY-ALL PLANS; IN EMPLOYEE GROUP PLANS COVERING FEWER THAN 25 INDIVIDUALS; AND IN EMPLOYEE DISABILITY PLANS WHERE AN INDIVIDUAL HAS A PRE-EXISTING HANDICAP THAT SUBSTANTIALLY INCREASES THE RISK. HOWEVER, IN THOSE CASES IN WHICH A LEGITIMATE GROUND EXISTS FOR EXCLUDING A HANDICAPPED PERSON FROM A PENSION PLAN OR BENEFIT FUND, THE EMPLOYER MUST PAY THAT EMPLOYEE AN AMOUNT EQUIVALENT TO THE CONTRIBUTION HE WOULD OTHERWISE HAVE MADE TO THE PLAN ON THE EMPLOYEE'S BEHALF. I BELIEVE THAT THESE PROVISIONS ADDRESS THE PROBLEM OF INSURANCE FAIRLY, AND WITH A PRECISION COMPARABLE TO, OR BETTER THAN, THAT OF OTHER JURISDICTIONS OF WHICH I AM AWARE.

THE QUESTION OF PHYSICAL ACCESS IS ALSO A MAJOR CONCERN OF THE HANDICAPPED COMMUNITY, PARTICULARLY WITH RESPECT TO EMPLOYMENT. YOU WILL ALL KNOW THAT THERE ARE A NUMBER OF POINTS OF VIEW ON THIS ISSUE. SOME FEEL THAT THE TERM "DISCRIMINATION" SHOULD BE DEFINED TO ENCOMPASS REASONABLE ACCOMMODATION, IN WHICH CASE, AN EMPLOYER WOULD HAVE TO TAKE REASONABLE STEPS TO ACCOMMODATE THE

NEEDS OF THE POTENTIAL HANDICAPPED EMPLOYEE, PERHAPS BY PROVIDING SPECIAL AMENITIES OR EQUIPMENT. OTHERWISE HE MUST BE PERCEIVED AS COMPROMISING THE HANDICAPPED INDIVIDUAL'S RIGHT TO EQUAL TREATMENT. OTHERS WOULD ARGUE THAT A HUMAN RIGHTS CODE SHOULD ADDRESS ITSELF TO ATTITUDINAL DISCRIMINATION, WHILE THE ISSUE OF PHYSICAL ACCESS SHOULD BE ADDRESSED IN THE BUILDING CODE.

THE ONTARIO BUILDING CODE HAS PREVIOUSLY INCLUDED SOME REQUIREMENTS WITH RESPECT TO ACCESS TO PUBLIC BUILDINGS, AND RECENT REVISIONS HAVE EXTENDED THESE TO MORE TYPES OF FACILITIES - NOTABLY THOSE PROVIDING RECREATIONAL ACTIVITIES OF VARIOUS KINDS.

I THINK IT'S ALSO IMPORTANT TO NOTE THAT BOTH OUR VOCATIONAL REHABILITATION SERVICES ACT AND THE WORKMEN'S COMPENSATION ACT PROVIDE FOR FINANCIAL ASSISTANCE TO EMPLOYERS WHO MAKE PHYSICAL ADJUSTMENTS TO ACCOMMODATE A HANDICAPPED EMPLOYEE. BOTH ACTS ALSO PROVIDE FOR THE PAYMENT OF APPROPRIATE WAGE SUPPLEMENTS FOR VARYING PERIODS OF TIME.

IN THE CODE ITSELF, WE HAVE TAKEN THE POSITION THAT AN EMPLOYER HAS NOT DISCRIMINATED AGAINST A HANDICAPPED PERSON SOLELY BY REFUSING TO RENOVATE HIS PREMISES.

THE REMEDIAL POWERS OF A BOARD OF INQUIRY - THE BODY WHICH MAKES DETERMINATIONS AS TO WHETHER CONTRAVENTIONS OF THE CODE HAVE OCCURRED - HAVE BEEN EXPANDED TO ADDRESS THE PROBLEM OF ACCESS. IN ADDITION TO THE REMEDIES AVAILABLE FOR VIOLATIONS OF THE CODE ON OTHER PROHIBITED GROUNDS, A BOARD MAY MAKE ORDERS CONCERNING ACCESS, ONCE IT HAS MADE A FINDING OF DISCRIMINATION ON THE GROUND OF HANDICAP. THE BOARD OF INQUIRY MAY ORDER APPROPRIATE REMEDIES TO MEET THE NEEDS OF THE HANDICAPPED PERSON SUBJECT TO REASONABLE COST CONSIDERATIONS THAT DO NOT CAUSE UNDUE HARDSHIP. THIS COULD INVOLVE THE ADAPTATION OF THE PREMISES OR EQUIPMENT, OR JOB RE-STRUCTURING.

SOME JURISDICTIONS - THE FEDERAL GOVERNMENT FOR ONE - HAVE GIVEN
BOARDS OR TRIBUNALS THE POWER TO MAKE RECOMMENDATIONS CONCERNING
ACCESS, BUT I KNOW OF NO OTHER WHICH GIVES BROADER POWERS TO MAKE
BINDING ACCESS ORDERS.

WHILE WE HAVE FRAMED A NUMBER OF SPECIFIC REQUIREMENTS RELATED
DIRECTLY TO HANDICAPPED PEOPLE, THEIR RIGHTS ARE ALSO ENHANCED
BY A NUMBER OF THE MORE GENERAL PROVISIONS OF THE REVISED CODE.

AS AN EXAMPLE: HARASSMENT BECAUSE OF ANY PROHIBITED GROUND
IS PROHIBITED IN THE CONTEXTS OF EMPLOYMENT AND ACCOMMODATION,
AND BOARDS OF INQUIRY MAY MAKE ORDERS AGAINST LANDLORDS OR
EMPLOYERS REQUIRING THEM TO TAKE ACTION TO PREVENT FUTURE HARASSMENT.

THEN, TOO, THE CODE MAKES IT A CONDITION OF EVERY CROWN CONTRACT
AND SUBCONTRACT THAT THE CONTRACTOR OR SUB-CONTRACTOR WILL NOT
IN HIS CAPACITY AS AN EMPLOYER, DISCRIMINATE CONTRARY TO THE CODE.

BREACH OF THE CODE IS SUFFICIENT GROUND FOR CANCELLATION OF THE CONTRACT OR REFUSAL TO ENTER INTO A FURTHER CONTRACT.

THE REVISED CODE WILL BIND THE CROWN, AND IT WILL HAVE IMMEDIATE PRIMACY OVER FUTURE LEGISLATION AND, TWO YEARS AFTER IT COMES INTO FORCE, THE CODE WILL HAVE PRIMACY OVER EXISTING LEGISLATION. IN BOTH CASES, THERE IS PROVISION FOR ANY LEGISLATION TO EXPRESSLY STATE THAT IT EXCLUDES THE APPLICATION OF THE CODE. TAX LEGISLATION AND AFFIRMATIVE ACTION PLANS DESIGNED TO BENEFIT DISADVANTAGED GROUPS ARE EXEMPTED.

OTHER EXTENSIONS IN THE PROPOSED AMENDMENTS INCLUDE MARITAL AND FAMILY STATUS, THOSE ON PUBLIC ASSISTANCE IN RELATION TO HOUSING ACCOMMODATION AND THERE IS A SPECIFIC PROHIBITION WITH REGARD TO SEXUAL HARASSMENT BY SOMEONE IN AUTHORITY.

FINALLY, WE HAVE PROPOSED INCREASES IN THE SCOPE OF THE HUMAN RIGHTS COMMISSION'S ACTIVITIES WHICH SHOULD HAVE A SIGNIFICANT AND POSITIVE EFFECT. THE COMMISSION MAY REVIEW AND COMMENT UPON ALL LEGISLATION AS IT PERTAINS TO HUMAN RIGHTS.

IT IS ALSO THE COMMISSION'S FUNCTION, IN RESPONSE TO COMPLAINTS OR ON ITS OWN INITIATIVE, TO RECOMMEND THE INTRODUCTION AND IMPLEMENTATION OF SPECIAL PROGRAMS TO ENCOURAGE THE EMPLOYMENT OF MEMBERS OF DISADVANTAGED GROUPS. IN ADDITION, IT IS IMPORTANT TO NOTE THAT BOARDS OF INQUIRY HAVE MADE, AND MAY CONTINUE TO MAKE, ORDERS REGARDING AFFIRMATIVE ACTION WHEN A FINDING OF DISCRIMINATION IS REACHED.

I EXPECT YOU WILL HAVE AN OPPORTUNITY TO EXAMINE THOSE SECTIONS OF THE PROPOSED NEW ONTARIO CODE WHICH MAY BE OF PARTICULAR INTEREST TO YOU, IN MORE DETAIL - I SEE FROM YOUR PROGRAM THAT YOU WILL BE HEARING FROM SEVERAL PEOPLE WHO ARE IN AN EXCELLENT POSITION TO ELABORATE ON OUR INTENTIONS.

I HOPE I HAVE CONVEYED TO YOU MY PERSONAL SATISFACTION WITH THESE INNOVATIONS. I BELIEVE THAT THEY ADDRESS, EQUITABLY AND HUMANELY, SOME OF THE MAJOR PROBLEMS WHICH FACE OUR HANDICAPPED

CITIZENS. I HOPE THEY WILL HELP SUPPORT THE EFFORTS OF HANDI-
CAPPED PERSONS AND OTHERS, TO FULLY UTILIZE THEIR TALENTS, AND
REALIZE THEIR VARIOUS POTENTIALS.

CHECK AGAINST DELIVERY

BILL 7

1981

An Act to revise and extend
Protection of Human Rights in Ontario

WHEREAS recognition of the inherent dignity and the equal ^{Preamble}
and inalienable rights of all members of the human family is
the foundation of freedom, justice and peace in the world and is in
accord with the Universal Declaration of Human Rights as
proclaimed by the United Nations;

AND WHEREAS it is public policy in Ontario to recognize that
every person is equal in dignity and worth and to provide for equal
rights and opportunities without discrimination that is contrary to
law, and having as its aim the creation of a climate of under-
standing and mutual respect for the dignity and worth of each
person so that each person feels a part of his community and able
to contribute fully to the development and well-being of the com-
munity and the Province;

AND WHEREAS these principles have been confirmed in Ontario
by a number of enactments of the Legislature and it is desirable to
revise and extend the protection of human rights in Ontario;

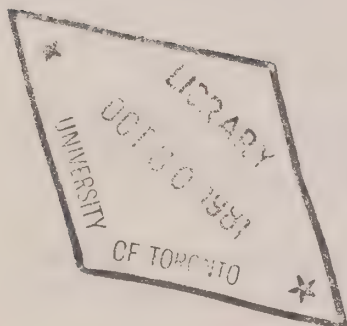
Therefore, Her Majesty, by and with the advice and consent of
the Legislative Assembly of the Province of Ontario, enacts as
follows:

PART I

FREEDOM FROM DISCRIMINATION

1. Every person has a right to equal treatment in the enjoy- ^{Services}
ment of services, goods and facilities, without discrimination
because of race, ancestry, place of origin, colour, ethnic origin,
citizenship, creed, sex, age, marital status, family or handicap.

2.—(1) Every person has a right to equal treatment in the <sup>Accommoda-
tion</sup>
occupancy of accommodation, without discrimination because of
race, ancestry, place of origin, colour, ethnic origin, citizenship,
creed, sex, age, marital status, family, handicap or the receipt of
public assistance.



Harassment
in accom-
modation

(2) Every person who occupies accommodation has a right to freedom from harassment by the landlord or his agent or by an occupant of the same building because of race, ancestry, place of origin, colour, ethnic origin, citizenship, creed, sex, age, marital status, family, handicap or the receipt of public assistance.

Contracts

3. Every person having legal capacity has a right to contract on equal terms without discrimination because of race, ancestry, place of origin, colour, ethnic origin, citizenship, creed, sex, age, marital status, family or handicap.

Employment

4.—(1) Every person has a right to equal treatment in employment without discrimination because of race, ancestry, place of origin, colour, ethnic origin, citizenship, creed, sex, age, record of offences, marital status, family or handicap.

Harassment
in
employment

(2) Every person who is an employee has a right to freedom from harassment by the employer or his agent or by another employee in the workplace because of race, ancestry, place of origin, colour, ethnic origin, citizenship, creed, sex, age, record of offences, marital status, family or handicap.

Vocational
associations

5. Every person has a right to equal treatment in the enjoyment of membership in any trade union, trade or occupational association or self-governing profession without discrimination because of race, ancestry, place of origin, colour, ethnic origin, citizenship, creed, sex, age, marital status, family or handicap.

Sexual
solicitation
by a person
in authority

6. Every person has a right to be free from,

- (a) a persistent sexual solicitation or advance made by a person in a position of authority who knows or ought reasonably to know that it is unwelcome; or
- (b) a reprisal or a threat of reprisal by a person in a position of authority for the rejection of a sexual solicitation or advance.

Reprisals

7. Every person has a right to claim and enforce his rights under this Act, to institute and participate in proceedings under this Act and to refuse to infringe a right of another person under this Act, without reprisal or threat of reprisal for so doing.

Infringe-
ment
prohibited

8. No person shall infringe or do anything that results, directly or indirectly, in the infringement of a right under this Part.

PART II

INTERPRETATION AND APPLICATION

9. In Part I and in this Part,

Interpre-
tation

- (a) "age" means an age that is eighteen years or more and less than sixty-five years;
- (b) "because of handicap" means for the reason that the person has or has had, or is believed to have or have had,
 - (i) any degree of physical disability, infirmity, malformation or disfigurement that is caused by bodily injury, birth defect or illness and, without limiting the generality of the foregoing, including diabetes mellitus, epilepsy, any degree of paralysis, amputation, lack of physical co-ordination, blindness or visual impediment, deafness or hearing impediment, muteness or speech impediment, or physical reliance on a dog guide or on a wheelchair or other remedial appliance or device,
 - (ii) a condition of mental retardation or impairment,
 - (iii) a learning disability, or a dysfunction in one or more of the processes involved in understanding or using symbols or spoken language, or
 - (iv) a mental disorder;
- (c) "discrimination" means differentiation resulting in an exclusion, qualification or preference;
- (d) "disseminate" means to communicate or participate in the communication with another, whether directly or indirectly or with or through another, by whatever means;
- (e) "equal" means subject to all requirements, qualifications and considerations that are not a prohibited ground of discrimination;
- (f) "family" means persons in a parent and child relationship;
- (g) "harassment" means engaging in a course of vexatious comment or conduct;

(h) "marital status" means the status of being married, single, widowed, divorced or separated and includes the status of living with a person of the opposite sex in a conjugal relationship outside of marriage;

(i) "record of offences" means a conviction for,

(i) an offence in respect of which a pardon has been granted under the *Criminal Records Act* (Canada) and has not been revoked, or

(ii) an offence in respect of any provincial enactment;

(j) "services" does not include a levy, fee or tax imposed or authorized by law.

R.S.C. 1970,
c. 12
(1st Supp.)

Constructive
discrimination

10. A right under Part I is infringed where a requirement, qualification or consideration is imposed that is not a prohibited ground of discrimination but that would result in disqualifying a group of persons who are identified in common by a prohibited ground of discrimination, except where,

(a) the requirement, qualification or consideration is a reasonable and *bona fide* one in the circumstances; or

(b) it is declared in this Act that to disqualify a person because of such ground is not an infringement of a right.

Discrimination
because of
association

11. A right under Part I is infringed where the discrimination is because of relationship, association or dealings with a person or persons identified by a prohibited ground of discrimination.

Dissemination of
discriminatory matter

12. A right under Part I is infringed where any matter, statement or symbol is disseminated that indicates an intention to infringe the right or that advocates or incites the infringement of the right.

Mixed
motives

13. A right under Part I is infringed where one of the grounds for the conduct complained of is an infringement of the right, notwithstanding that other grounds for the conduct also exist.

Special
programs

14.—(1) A right under Part I is not infringed by the implementation of a special program designed to relieve hardship or economic disadvantage or to assist disadvantaged persons or groups to achieve or attempt to achieve equal opportunity or that is likely to contribute to the elimination of the infringement of rights under Part I.

Review by
Commission

(2) The Commission may,

(a) upon its own initiative;

(b) upon application by a person seeking to implement a special program under the protection of subsection 1; or

(c) upon a complaint in respect of which the protection of subsection 1 is claimed,

inquire into the special program and, in the discretion of the Commission, may by order declare,

(d) that the special program, as defined in the order, does not satisfy the requirements of subsection 1; or

(e) that the special program as defined in the order, with such modifications, if any, as the Commission considers advisable, satisfies the requirements of subsection 1.

(3) A person aggrieved by the making of an order under subsection 2 may request the Commission to reconsider its order and section 34, with necessary modifications, applies. Reconsideration

(4) Subsection 1 does not apply to a special program where an order is made under clause *d* of subsection 2 or where an order is made under clause *e* of subsection 2 with modifications of the special program that are not implemented. Effect of order

(5) Subsection 2 does not apply to a special program implemented by the Crown or an agency of the Crown. Subs. 2 does not apply to Crown

15. A right under Part I to non-discrimination because of citizenship is not infringed where Canadian citizenship or lawful admission to Canada for permanent residence is a requirement, qualification or consideration, Canadian citizenship

(a) imposed or authorized by law; or

(b) adopted for the purpose of fostering and developing participation in cultural, educational, trade union or athletic activities by Canadians or persons lawfully admitted to Canada for permanent residence.

16. A right under Part I to non-discrimination because of handicap is not infringed by discrimination for the reason that in the particular circumstances the handicap renders the particular person incapable of performing the essential duties attending the exercise of the right. Handicap

17. The rights under Part I to non-discrimination because of creed shall not be construed to adversely affect any right or privilege respecting separate schools enjoyed by separate school boards or their supporters under *The British North America Act, 1867* and *The Education Act, 1974*. Creed
1867, c. 3,
1974, c. 109

18.—(1) The right under section 1 to equal treatment in the enjoyment of services and facilities without discrimination Restriction of facilities by sex

because of sex is not infringed where the use of the services or facilities is restricted to persons of the same sex on the ground of public decency.

Special
interest
organiza-
tions

(2) The right under section 1 to equal treatment in the enjoyment of services and facilities is not infringed where membership or participation in a religious, philanthropic, educational, fraternal or social organization that is exclusively engaged in serving the interests of persons identified by a prohibited ground of discrimination is restricted to persons who are similarly identified.

Shared
accommo-
dation

19.—(1) The right under section 2 to equal treatment in the occupancy of residential accommodation without discrimination is not infringed by discrimination where the residential accommodation is in a dwelling in which the owner and his family reside if the occupant or occupants of the residential accommodation are required to share a bathroom or kitchen facility with the owner or his family.

Restrictions
on accommo-
dation, sex

(2) The right under section 2 to equal treatment in the occupancy of residential accommodation without discrimination because of sex is not infringed by discrimination on that ground where the occupancy of all the residential accommodation in the building, other than the accommodation, if any, of the owner and his family, is restricted to persons who are of the same sex.

Idem:
marital
status

(3) The right under section 2 to equal treatment in the occupancy of residential accommodation without discrimination because of marital status is not infringed by discrimination on that ground where the occupancy is in a building that contains not more than four dwelling units, one of which is occupied by the owner or his family.

Idem:
family

(4) The right under section 2 to equal treatment in the occupancy of residential accommodation without discrimination because of family is not infringed by discrimination on that ground where the residential accommodation is in a building, or designated part of the building, that contains more than one dwelling unit served by a common entrance and the occupancy of all the residential accommodation in the building or in the designated part of the building is restricted because of family.

Restrictions
for insurance
contracts, etc.

20. The right under section 3 to contract on equal terms without discrimination because of age, sex, marital status, family or handicap is not infringed where a contract of automobile, life, disability, accident or sickness insurance, or a life annuity, offered or issued to a specified person differentiates or makes a distinction, exclusion or preference on *bona fide* and reasonable grounds because of age, sex, marital status, family or handicap.

21.—(1) The right under section 4 to equal treatment in employment is infringed where an application for employment is used or an invitation to apply for employment is disseminated that, directly or indirectly, classifies or indicates qualifications by a prohibited ground of discrimination. Advertising for employment

(2) The right under section 4 to equal treatment in employment is infringed where employment is denied or made conditional because a term or condition of employment requires enrolment in an employee benefit, pension or superannuation plan or fund or an employee insurance plan or policy that makes a distinction, preference or exclusion on a prohibited ground of discrimination. Employment conditional on membership in pension plan

(3) The right under section 4 to equal treatment in employment without discrimination because of handicap is not infringed, Employee disability and pension plans: handicap

(a) where a *bona fide* and reasonable distinction, exclusion or preference is made in an employee disability plan or benefit because of a pre-existing handicap that substantially increases the risk;

(b) where a *bona fide* and reasonable distinction, exclusion or preference is made on the ground of handicap in respect of an employee-pay-all or participant-pay-all benefit in an employee benefit, pension or superannuation plan or fund or an employee insurance plan or policy or in respect of a plan, fund or policy that is offered by an employer to his employees if they are fewer than twenty-five in number.

(4) An employer shall pay to an employee who is excluded from an employee benefit, pension or superannuation plan or fund or an employee insurance plan or policy because of handicap compensation equivalent to the contribution that the employer would make thereto on behalf of an employee who does not have a handicap. Compensation

(5) The right under section 4 to equal treatment in employment is not infringed by an employee superannuation or pension fund or an employee insurance plan that complies with *The Employment Standards Act, 1974* and the regulations thereunder. Pension or disability plan under 1974, c. 112

(6) The right under section 4 to equal treatment in employment is not infringed where, Special employment

(a) a religious, philanthropic, educational, fraternal or social organization that is exclusively engaged in serving the interests of persons identified by their race, ancestry, place of origin, colour, ethnic origin, creed, sex, age, marital status or handicap employs only, or gives pref-

erence in employment to, persons similarly identified if the qualification is a reasonable and *bona fide* qualification because of the nature of the employment;

(b) a person refuses to employ another for reasons of age, sex, record of offences or marital status if the age, sex, record of offences or marital status of the applicant is a reasonable and *bona fide* qualification because of the nature of the employment; or

(c) a person refuses to employ another for reasons of any prohibited ground of discrimination in section 4, where the primary duty of the employment is attending to the medical or personal needs of a person in a private household.

Applications
under
ss. 16, 21 (6)

22. Notwithstanding that the employment is of a kind to which section 16 or subsection 6 of section 21 applies, subsection 1 of section 21 applies to applications or invitations to apply for employment and an applicant shall not be refused the employment on a ground set out in section 16 or subsection 6 of section 21 except after personal interview.

Discrimination in
employment
under
government
contracts

23.—(1) It shall be deemed to be a condition of every contract entered into by or on behalf of the Crown or any agency thereof and of every subcontract entered into in the performance thereof that no right under section 4 will be infringed in the course of performing the contract.

Idem:
government
grants
and loans

(2) It shall be deemed to be a condition of every grant, contribution, loan or guarantee made by or on behalf of the Crown or any agency thereof that no right under section 4 will be infringed in the course of carrying out the purposes for which the grant, contribution, loan or guarantee was made.

Sanction

(3) Where an infringement of a right under section 4 is found by a board of inquiry upon a complaint and constitutes a breach of a condition under this section, the breach of condition is sufficient grounds for cancellation of the contract, grant, contribution, loan or guarantee and refusal to enter into any further contract with or make any further grant, contribution, loan or guarantee to the same person.

PART III

THE ONTARIO HUMAN RIGHTS COMMISSION

Commission
continued

24.—(1) The Ontario Human Rights Commission is continued and shall be composed of such persons, being not fewer than seven, as are appointed by the Lieutenant Governor in Council.

(2) The Lieutenant Governor in Council shall designate a Chairman member of the Commission as chairman, and a member as vice-chairman.

(3) The Lieutenant Governor in Council may fix the remuneration and allowance for expenses of the chairman, vice-chairman and members of the Commission.

Remuneration

(4) The employees of the Commission shall be appointed under *The Public Service Act*.

Staff
R.S.O. 1970,
c. 386

(5) The Commission may authorize any function of the Commission to be performed by a division of the Commission composed of at least three members of the Commission.

Divisions

25.—(1) The Lieutenant Governor in Council shall designate at least three members of the Commission to constitute a race relations division of the Commission and shall designate one member of the race relations division as Commissioner for Race Relations.

Race
relations
division

(2) It is the function of the race relations division of the Commission to perform any of the functions of the Commission under clause *f*, *g* or *h* of section 26 relating to race, ancestry, place of origin, colour, ethnic origin or creed that are referred to it by the Commission and any other function referred to it by the Commission.

Functions

26. It is the function of the Commission,

Function of
Commission

- (a) to forward the policy that every person is equal in dignity and worth and is entitled to equal rights and opportunities without discrimination contrary to law;
- (b) to promote an understanding and acceptance of and compliance with this Act;
- (c) to recommend the introduction and implementation of a special plan or program to encourage the employment of members of a group or class of persons suffering from a historical or chronic disadvantage, and a program recommended under this clause shall be deemed to satisfy the requirements of subsection 1 of section 14;
- (d) to develop and conduct programs of public information and education and direct and encourage research designed to eliminate discriminatory practices that infringe rights under this Act;

- (e) to examine and review any statute or regulation, and any program or policy made by or under a statute and make recommendations on any provision, program or policy, that in its opinion is inconsistent with the intent of this Act;
- (f) to inquire into incidents of and conditions leading or tending to lead to tension or conflict based upon identification by a prohibited ground of discrimination and take appropriate action to eliminate the source of tension or conflict;
- (g) to initiate investigations into problems based upon identification by a prohibited ground of discrimination that may arise in a community, and encourage and co-ordinate plans, programs and activities to reduce or prevent such problems;
- (h) to promote, assist and encourage public, municipal or private agencies, organizations, groups or persons to engage in programs to alleviate tensions and conflicts based upon identification by a prohibited ground of discrimination;
- (i) to enforce this Act and orders of boards of inquiry; and
- (j) to perform the functions assigned to it by this or any other Act.

Evidence
obtained
in course
of
investigation

27.—(1) No person who is a member of the Commission shall be required to give testimony in a civil suit or any proceeding as to information obtained in the course of an investigation under this Act.

Idem

(2) No person who is employed in the administration of this Act shall be required to give testimony in a civil suit or any proceeding other than a proceeding under this Act as to information obtained in the course of an investigation under this Act.

Annual
report

28.—(1) The Commission shall make a report to the Minister not later than the 30th day of June in each year upon the affairs of the Commission during the year ending on the 31st day of March of that year.

Idem

(2) The Minister shall submit the report to the Lieutenant Governor in Council who shall cause the report to be laid before the Assembly if it is in session, or, if not, at the next ensuing session.

PART IV

ENFORCEMENT

29.—(1) Where a person believes that a right of his under this Act has been infringed, the person may file with the Commission a complaint in a form approved by the Commission. Complaints

(2) The Commission may initiate a complaint by itself or at the request of any person. Idem

(3) Where two or more complaints,

Combining
of
complaints

(a) bring into question a practice of infringement engaged in by the same person; or

(b) have questions of law or fact in common,

the Commission may combine the complaints and deal with them in the same proceeding.

30.—(1) Subject to section 31, the Commission shall investigate a complaint and endeavour to effect a settlement. Investigation
of
complaints

(2) An investigation by the Commission may be made by a member or employee of the Commission who is authorized by the Commission for the purpose. Investigation

(3) A person investigating a complaint may, without warrant, Powers on
investigation

(a) enter any place that is not actually being used as a dwelling, at any reasonable time, for the purpose of investigating the complaint;

(b) require the production for inspection and examination of any thing that is or may be relevant to the investigation of the complaint;

(c) upon giving a receipt therefor, remove any writings or papers for the purpose of making copies thereof or extracts therefrom and shall promptly return them to the person who produced or furnished them; and

(d) question any person on any matter relevant to the complaint and may exclude any other person from being present at the questioning.

(4) Where a justice of the peace is satisfied by evidence upon oath that there is reasonable and probable ground to believe that there is in any place that is being used as a dwelling any thing that will afford evidence relevant to the complaint, he may issue a Search
warrants

warrant in the prescribed form authorizing a person named in the warrant to enter and search such place for the purposes of exercising the powers under subsection 3 to obtain the evidence, but the entry under the warrant shall be made between sunrise and sunset unless the justice of the peace orders otherwise.

Enlisting
aid of
police
officer

(5) A person investigating a complaint may call upon a police officer to assist him in the exercise of his powers under this section.

Obstructing
investigation

(6) No person shall hinder, obstruct or interfere with a person who is investigating a complaint in the exercise of a power or the performance of a duty under this Act or withhold from him any thing that is or may be relevant to the investigation of a complaint.

Decision
to not
deal with
complaint

31.—(1) Where it appears to the Commission that,

- (a) the complaint is one that could or should be more appropriately dealt with under an Act other than this Act;
- (b) the subject-matter of the complaint is trivial, frivolous, vexatious or made in bad faith;
- (c) the complaint is not within the jurisdiction of the Commission; or
- (d) the facts upon which the complaint is based occurred more than six months before the complaint was filed, unless the Commission is satisfied that the delay was incurred in good faith and no substantial prejudice will result to any person affected by the delay,

the Commission may, in its discretion, decide to not deal with the complaint.

Notice of
decision
and
reasons

(2) Where the Commission decides to not deal with a complaint, it shall advise the complainant in writing of the decision and the reasons therefor and of the procedure under section 34 for having the decision reconsidered.

Panel of
members
for boards
of inquiry

32.—(1) The Minister shall appoint a panel of persons to act as members of boards of inquiry.

Remuner-
ation

(2) The members of boards of inquiry shall be paid such allowances and expenses as are fixed by the Lieutenant Governor in Council.

Referred
to board
of inquiry

33.—(1) Where the Commission fails to effect a settlement of the complaint and it appears to the Commission that the procedure is appropriate and the evidence warrants an inquiry, the Commission may request the Minister to appoint a board of inquiry and refer the subject-matter of the complaint to the board.

(2) Where the Commission decides to not request the Minister to appoint a board of inquiry, it shall advise the complainant in writing of the decision and the reasons therefor and of the procedure under section 34 for having the decision reconsidered.

Notice of
decision
not to
appoint
inquiry

34.—(1) The Commission may, at any time upon the written request of the complainant, reconsider any decision made by the Commission under section 31 or 33, if it considers it advisable to do so.

Reconsidera-
tion

(2) The written request of the complainant for a reconsideration under subsection 1 shall contain a concise statement of the material facts comprising the complaint and the reason why an inquiry and order are necessary.

Contents
of request

35.—(1) Where the Commission requests the Minister to appoint a board of inquiry, the Minister shall appoint from the panel one or more persons to form the board of inquiry and the Minister shall communicate the names of the persons forming the board to the parties to the inquiry.

Appointment
of board

(2) A member of the board hearing a complaint must not have taken part in any investigation or consideration of the subject-matter of the inquiry before the hearing and shall not communicate directly or indirectly in relation to the subject-matter of the inquiry with any person or with any party or his representative except upon notice to and opportunity for all parties to participate, but the board may seek legal advice from an adviser independent of the parties and in such case the nature of the advice shall be made known to the parties in order that they may make submissions as to the law.

Members at
hearing not
to have
taken part
in investi-
gation, etc.

36.—(1) The board of inquiry shall hold a hearing,

Hearing

(a) to determine whether a right of the complainant under this Act has been infringed;

(b) to determine who infringed the right; and

(c) to decide upon an appropriate order under section 38,

and the hearing shall be commenced within thirty days after the date on which the members were appointed.

(2) The parties to a proceeding before a board of inquiry are,

Parties

(a) the Commission, which shall have the carriage of the complaint;

(b) the complainant;

- (c) any person who the complainant alleges has infringed the right;
- (d) any person who the Commission alleges has infringed the right;
- (e) any person appearing to the board of inquiry to have infringed the right;
- (f) where the complaint is of alleged conduct constituting harassment under subsection 2 of section 2 or subsection 2 of section 4, any person who, in the opinion of the board, knew or was in possession of facts from which he ought reasonably to have known of the conduct and who had authority to penalize or prevent the conduct.

Adding
parties

(3) A party may be added by the board of inquiry under clause *e* or *f* of subsection 2 at any stage of the proceeding upon such terms as the board considers proper.

Recording
of
evidence

37.—(1) The oral evidence taken before a board at a hearing shall be recorded, and, if so required, copies of a transcript thereof shall be furnished upon the same terms as in the Supreme Court.

Findings
of fact

1971, c. 47

(2) The findings of fact of a board pursuant to a hearing shall be based exclusively on evidence admissible or matters that may be noticed under sections 15 and 16 of *The Statutory Powers Procedure Act, 1971*.

Orders of
boards of
inquiry

38.—(1) Where the board of inquiry, after a hearing, finds that a right of the complainant under Part I has been infringed and that the infringement is a contravention of section 8 by a party to the proceeding, the board may, by order,

- (a) direct the party to do anything that, in the opinion of the board, it ought to do to achieve compliance with this Act, both in respect of the complaint and in respect of future practices; and
- (b) direct the party to make restitution, including monetary compensation, for loss arising out of the infringement, and monetary compensation may include an award, not exceeding \$15,000, for mental anguish.

Board
may make
finding

(2) Where a right is infringed and the contravention is on the ground of a handicap, the board, in addition to an order under subsection 1, may make a finding as to whether or not,

- (a) access to or use of premises or facilities of the party who is found to be a contravener is obstructed for persons having the handicap of the complainant; or
- (b) the premises or facilities of the party who is found to be a contravener lack amenities appropriate for persons having the handicap of the complainant,

and, when the board makes the finding, the board may, unless the costs occasioned thereby would cause undue hardship and, subject to the regulations, order that the party take such measures as will remove the obstruction or provide the amenities, or any part of them, as are set out in the order.

(3) In addition to the powers conferred by subsection 2, where a right under subsection 1 of section 4 is infringed on the ground of a handicap, the board, in addition to any other order, may make a finding as to whether or not the equipment or the essential duties of the employment could be adapted by the party who is found to be a contravener to meet the needs of the person whose right is infringed and where the board makes the finding, the board may, unless the costs occasioned thereby would cause undue hardship and subject to the regulations, order that the party take such measures as will meet such needs as are set out in the order. ^{Idem}

(4) Where a right is infringed and the contravention consists of harassment under subsection 2 of section 2 or subsection 2 of section 4, and the board finds that a person who is a party to the proceeding, ^{Order to prevent harassment}

- (a) knew or was in possession of knowledge from which he ought to have known of the infringement; and
- (b) had the authority by reasonably available means to penalize or prevent the conduct and failed to use it,

the board may make an order requiring such person where on future occasions,

- (c) he knows or is in possession of facts from which he ought reasonably to know that there is conduct constituting harassment on the same grounds; and

- (d) he has authority to penalize or prevent the conduct,

to take whatever sanctions or steps are reasonably available to prevent the continuation or recurrence of the conduct and breach of the order is grounds for a complaint under section 29 and this Part applies to the complaint in the same manner as if the breach were an infringement of a right under this Act.

(5) The board of inquiry shall make its finding and decision within thirty days after the conclusion of its hearing.

39.—(1) Any party to a proceeding before a board of inquiry may appeal from a decision or order of the board to the Supreme Court in accordance with the rules of court.

(2) Where notice of an appeal is served under this section, the board of inquiry shall forthwith file in the Supreme Court the record of the proceedings before it in which the decision or order appealed from was made which, together with a transcript of the oral evidence taken before the board if it is not part of the record of the board, shall constitute the record in the appeal.

(3) An appeal under this section may be made on questions of law or fact or both and the court may affirm or reverse the decision or order of the board of inquiry or direct the board to make any decision or order that the board is authorized to make under this Act and the court may substitute its opinion for that of the board.

40. Where a settlement of a complaint is agreed to in writing, signed by the parties and approved by the Commission, the settlement is binding upon the parties, and a breach of the settlement is grounds for a complaint under section 29, and this Part applies to the complaint in the same manner as if the breach of the settlement were an infringement of a right under this Act.

41.—(1) Every person who contravenes section 8, subsection 6 of section 30, or an order of a board of inquiry, is guilty of an offence and on conviction is liable to a fine of not more than \$25,000.

(2) No prosecution for an offence under this Act shall be instituted except with the consent in writing of the Attorney General.

42. For the purposes of this Act, any act or thing done or omitted to be done by an officer, official, employee or agent of a corporation, trade union, trade or occupational association, unincorporated association or employers' organization shall be deemed to be an act or thing done or omitted to be done by the corporation, trade union, trade or occupational association, unincorporated association or employers' organization.

PART V

GENERAL

43. In this Act,

- (a) "Minister" means the member of the Executive Council to whom the administration of this Act is assigned by the Lieutenant Governor in Council;
- (b) "Commission" means the Ontario Human Rights Commission;
- (c) "person", in addition to the extended meaning given it by *The Interpretation Act*, includes an employment agency, an employers' organization, an unincorporated association, a trade or occupational association, a trade union, a partnership, a municipality and a board of police commissioners established under *The Police Act*. R.S.O. 1970,
cc. 225, 351

44.—(1) This Act binds the Crown and every agency of the Crown. Act binds
Crown

(2) Where a provision in an Act or regulation purports to require or authorize conduct that is a contravention of Part I, this Act applies and prevails unless the Act or regulation specifically provides that it is to apply notwithstanding this Act. Act has
primacy
over other
Acts

(3) Subsection 2 does not apply to an Act or regulation heretofore enacted or made until two years after this Act comes into force. Application

45. The Lieutenant Governor in Council may make regulations prescribing criteria or guidelines for boards of inquiry in the making of findings under subsection 2 of section 38. Regulations

46. The following are repealed:

1. *The Ontario Human Rights Code*, being chapter 318 of the Revised Statutes of Ontario, 1970.
2. Section 63 of *The Civil Rights Statute Law Amendment Act, 1971*, being chapter 50.
3. *The Ontario Human Rights Code Amendment Act, 1972*, being chapter 119.
4. *The Ontario Human Rights Code Amendment Act, 1974*, being chapter 73.

47. This Act comes into force on a day to be named by Proc-
lamation of the Lieutenant Governor. Commence-
ment

48. The short title of this Act is *The Human Rights Code*,
1981. Short title

BILL 7

An Act to revise and extend Protection
of Human Rights in Ontario

1st Reading

April 24th, 1981

2nd Reading

3rd Reading

THE HON. R. G. ELGIE
Minister of Labour

(Government Bill)

1981 CASHRA CONFERENCE



RESOLUTION: Black and Other Visible Racial
Canadian Minorities and Designation
under Federal Affirmative Action
Programs

Nova Scotia and New Brunswick

Windsor (Ontario)

June 1-4, 1981

RESOLUTION

TO: C.A.S.H.R.A. CONFERENCE, 1981

SPONSORED BY: NOVA SCOTIA HUMAN RIGHTS COMMISSION

AND

NEW BRUNSWICK HUMAN RIGHTS COMMISSION

RE: BLACK AND OTHER VISIBLE RACIAL CANADIAN
MINORITIES AND DESIGNATION UNDER FEDERAL
AFFIRMATIVE ACTION PROGRAMS

WHEREAS: The 1980 SPEECH FROM THE THRONE,
COMMENDABLY, ANNOUNCED THAT AFFIRMATIVE ACTION MEASURES
WOULD BE INITIATED WITHIN THE PUBLIC SERVICE OF CANADA
TO INCREASE EMPLOYMENT RATES, IMPROVE JOB STATUS AND
REDUCE WAGE DISPARITIES FOR WOMEN, NATIVE PEOPLE AND
THE PHYSICALLY DISABLED, AND

WHEREAS: The FEDERAL PUBLIC SERVICE PROGRAM
WILL ADDRESS TO SYSTEMIC DISCRIMINATION, EMPLOYMENT
PRACTICES AND SYSTEMS WHICH OPERATE TO EXCLUDE MEMBERS
OF THE DESIGNATED GROUPS, AND APPLY SPECIAL MEASURES,
GOALS AND TIMETABLES IN THE DEVELOPMENT OF RESULTS-
ORIENTED STRATEGIES, AND

WHEREAS: BLACKS AND THE OTHER VISIBLE
RACIAL MINORITIES HAVE BEEN EXCLUDED FROM THE
FEDERAL AFFIRMATIVE ACTION PROGRAM, EXCEPTING
THE "BLACK EMPLOYMENT PROGRAM", NOVA SCOTIA,
INITIATED IN LIMITED FORM, 1973, AND

WHEREAS: BLACKS AND THE OTHER VISIBLE RACIAL MINORITIES HAVE HISTORICALLY BEEN THE TARGETS OF RACISM, DISCRIMINATION IN THE CANADIAN WORK PLACE, EVIDENCED BY THEIR ABSENCE AND UNDER-REPRESENTATION, AND REMAIN OUTSIDE THE ECONOMIC MAINSTREAM OF CANADIAN SOCIETY, BOTH IN THE PUBLIC AND PRIVATE SECTORS, AND

WHEREAS: THE NATIONAL BLACK COALITION OF CANADA, UMBRELLA ORGANIZATION, AND NUMEROUS BLACK AND OTHER VISIBLE RACIAL MINORITIES ORGANIZATIONS FROM COAST TO COAST HAVE APPEALED TO FEDERAL GOVERNMENT TO EXTEND THE DESIGNATION TO INCLUDE BLACKS AND THE OTHER VISIBLE RACIAL MINORITIES.

THEREFORE, BE IT RESOLVED: THAT C.A.S.H.R.A. SHALL SUPPORT THE POSITION OF THE CANADIAN BLACK AND OTHER VISIBLE RACIAL MINORITIES COMMUNITIES AND MAKE KNOWN ITS POSITION TO THE THREE PARTICIPATING DEPARTMENTS OF FEDERAL GOVERNMENT: TREASURY BOARD, EMPLOYMENT & IMMIGRATION AND SECRETARY OF STATE, AND PREVAIL UPON THE FEDERAL GOVERNMENT TO EXTEND THE DESIGNATION TO BLACK AND OTHER VISIBLE RACIAL CANADIAN MINORITIES.

GEORGE F. McCURDY
EXECUTIVE DIRECTOR
N. S. HUMAN RIGHTS COMMISSION

DR. NOEL A. KINSELLA
CHAIRPERSON
N. B. HUMAN RIGHTS COMMISSION

JUNE 4, 1981

27
22
- C52

DOCUMENT: 840-210/006

RÉVISÉ

CONFÉRENCE DE 1981 DE L'ACOSPDH

RÉSOLUTION: Les Noirs et les autres minorités raciales
visibles du Canada et les groupes désignés
en vertu des programmes fédéraux d'action
positive

Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick

Windsor (Ontario)

Du 1er au 4 juin 1981

RÉSOLUTION

PRÉSENTÉE À LA CONFÉRENCE DE 1981 DE L'ACOSPDH

PAR LA COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE DE LA
NOUVELLE-ÉCOSSE

ET

LA COMMISSION DES DROITS DE L'HOMME DU
NOUVEAU-BRUNSWICK

OBJET: LES NOIRS ET LES AUTRES MINORITÉS RACIALES VISIBLES
DU CANADA ET LES GROUPES DÉSIGNÉS EN VERTU DES
PROGRAMMES FÉDÉRAUX D'ACTION POSITIVE

ATTENDU QUE dans le discours du Trône de 1980, le gouvernement fédéral a annoncé la création d'un programme d'action positive au sein de la fonction publique du Canada en vue d'augmenter le taux d'emploi, d'améliorer la situation de l'emploi et de réduire les écarts de salaires pour les femmes, les Autochtones et les personnes qui ont un handicap physique;

ATTENDU QUE le programme fédéral au sein de la fonction publique visera à éliminer la discrimination systématique, ainsi que les modalités et les systèmes d'emploi qui excluent des membres de groupes désignés, mettra en vigueur des mesures spéciales et fixera des objectifs et des échéances pour l'élaboration de stratégies constructives;

ATTENDU QUE les Noirs et les autres minorités raciales visibles ont été exclus du programme fédéral d'action positive, sauf pour ce qui est du "Programme d'emploi pour les Noirs" qui a été lancé à une échelle réduite en Nouvelle-Ecosse en 1973;

ATTENDU QUE les Noirs et les autres minorités raciales visibles ont toujours été victimes de discrimination raciale dans le milieu du travail au Canada, comme en font foi leur absence du milieu et leur sous-représentation, et qu'ils restent à l'écart de la vie économique de la société canadienne, tant dans les secteurs public que privé;

ATTENDU QUE la National Black Coalition of Canada, organisme général, et de nombreux organismes de Noirs et d'autres minorités raciales visibles dans tout le Canada ont demandé au gouvernement fédéral d'ajouter aux groupes désignés les Noirs et les autres minorités raciales visibles du Canada;

EN CONSÉQUENCE, IL EST RÉSOLU QUE L'ACOSPDH appuie la position des communautés canadiennes des Noirs et des autres minorités raciales visibles et fera connaître son point de vue aux trois ministères fédéraux qui participent au programme d'action positive, soit le Conseil du Trésor, Emploi et Immigration et le Secrétariat d'Etat, et insistera auprès du gouvernement fédéral pour que la définition des groupes désignés s'étende aux Noirs et aux autres minorités raciales visibles du Canada.

Le directeur général de la
Commission des droits de la
personne de la Nouvelle-Ecosse,

George F. McCurdy

Le président de la
Commission des droits de l'homme
du Nouveau-Brunswick,

Noël A. Kinsella

Le 4 juin 1981

CH
Z2
-C52

1981 CASHRA CONFERENCE

RESOLUTION: I.A.O.H.R.A. Conference, 1983



Nova Scotia

Windsor (Ontario)

June 1-4, 1981

RESOLUTION

TO: C.A.S.H.R.A. CONFERENCE, 1981

SPONSORED BY: NOVA SCOTIA HUMAN RIGHTS COMMISSION

RE: I.A.O.H.R.A. CONFERENCE, 1983

WHEREAS: MEMBERSHIP IN THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF OFFICIAL HUMAN RIGHTS AGENCIES IS OPEN TO ALL AGENCIES RESPONSIBLE FOR THE ADMINISTRATION AND ENFORCEMENT OF HUMAN RIGHTS LEGISLATION IN NORTH AMERICA, AND

WHEREAS: SEVERAL SUCH AGENCIES IN CANADA, AT THE FEDERAL, PROVINCIAL AND TERRITORIAL LEVELS OF GOVERNMENT HOLD MEMBERSHIP IN THE INTERNATIONAL ASSOCIATION, AND

WHEREAS: A CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF OFFICIAL HUMAN RIGHTS AGENCIES HAS NOT BEEN HELD IN CANADA, SINCE THE CONFERENCE HELD IN TORONTO IN 1966, AND

WHEREAS: THE HOLDING OF THE CONFERENCE IN CANADA WOULD STRENGTHEN AND DIGNIFY THE WORK OF HUMAN RIGHTS COMMISSIONS IN CANADA, AND

WHEREAS: HALIFAX IS FAST BECOMING A PRIME CONFERENCE CENTRE FOR MANY GOOD REASONS, SUCH AS ITS EXCELLENT CONVENTION FACILITIES, MANY MODERN AND FUNCTIONAL HOTELS, AND ITS EASY ACCESSIBILITY BY VARIOUS MEANS OF TRAVEL BESIDES OFFERING INCOMPARABLE PRE AND POST CONFERENCE DIVERSIONS THROUGH HISTORIC LANDMARKS, BEAUTIFUL PARKS, LIVE THEATRE, GOOD MUSIC AND A VARIETY OF CULINARY EXPERIENCES.

THEREFORE, BE IT RESOLVED: THAT THE CANADIAN ASSOCIATION OF STATUTORY HUMAN RIGHTS AGENCIES SUPPORTS THE BID BY THE NOVA SCOTIA HUMAN RIGHTS COMMISSION TO HOST THE ANNUAL CONFERENCE OF THE INTERNATIONAL ASSOCIATION OF OFFICIAL HUMAN RIGHTS AGENCIES TO BE HELD IN 1983.

GEORGE F. McCURDY
EXECUTIVE DIRECTOR
N. S. HUMAN RIGHTS COMMISSION

Z2
-C52

DOCUMENT: 840-210/007

CONFÉRENCE DE 1981 DE L'ACOSPDH

RÉSOLUTION: Conférence de 1983 de l'I.A.O.H.R.A.

Nouvelle-Écosse

Windsor (Ontario)

Du 1^{er} au 4 juin 1981



RESOLUTION

PRESENTÉE A LA CONFERENCE DE 1981 DE L'ACOSPDH

PAR LA COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE
DE LA NOUVELLE-ECOSSE

OBJET: CONFERENCE DE 1983 DE L'I.A.O.H.R.A.

ATTENDU QUE tous les organismes responsables de l'administration et de l'exécution de la législation des droits de la personne en Amérique du Nord peuvent faire partie de l'International Association of Official Human Rights Agencies;

ATTENDU QUE plusieurs organismes de la sorte au Canada, aux échelons fédéral, provincial, et territorial, font partie de l'Association internationale;

ATTENDU QUE la dernière conférence de l'International Association of Official Human Rights Agencies tenue au Canada remonte à 1966, à Toronto;

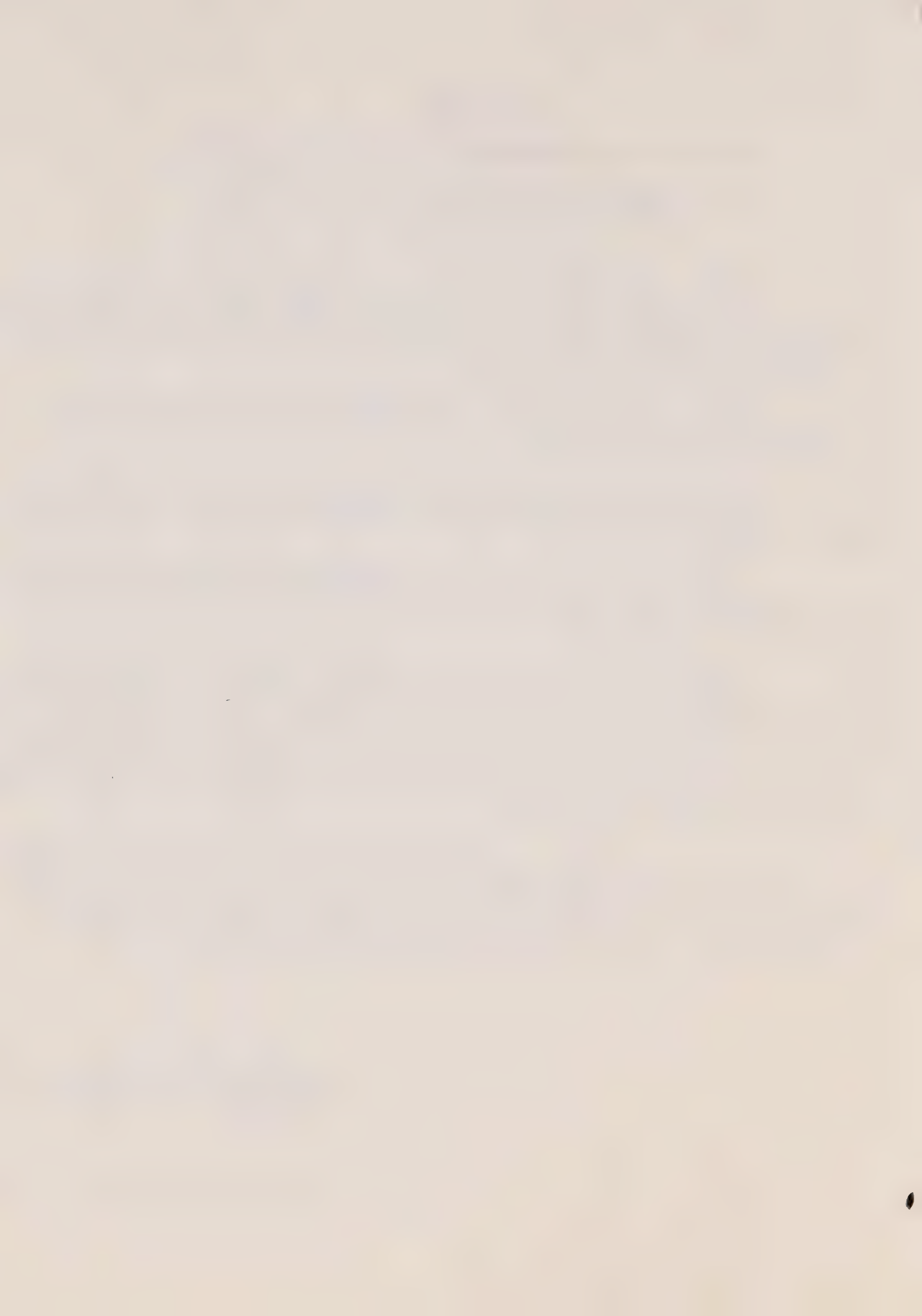
ATTENDU QUE la tenue de la conférence au Canada permettrait d'intensifier et de valoriser le travail des commissions des droits de la personne au Canada;

ATTENDU QUE Halifax est en train de devenir un important centre de conférences pour nombre de bonnes raisons, notamment du fait de ses excellentes installations pour les congrès, de la présence de nombreux hôtels modernes et fonctionnels et des nombreuses possibilités d'accès par divers moyens de transport, et qu'elle offre des divertissements incomparables en tout temps comme des lieux historiques, de magnifiques parcs, des pièces de théâtre, de la bonne musique et une grande variété de restaurants;

EN CONSEQUENCE, IL EST RESOLU QUE l'Association canadienne des organismes statutaires pour la protection des droits de l'homme appuie l'offre faite par la Commission des droits de la personne de la Nouvelle-Ecosse d'accueillir la conférence annuelle de 1983 de l'International Association of Official Human Rights Agencies.

Le directeur général de la
Commission des droits de la
personne de la Nouvelle-Ecosse,

George F. McCurdy



REVISED

1981 CASHRA CONFERENCE

RESOLUTION: C.A.S.H.R.A. Policy and
Ku Klux Klan



Nova Scotia and New Brunswick

Windsor (Ontario)

June 1-4, 1981

RESOLUTION

TO: C.A.S.H.R.A. CONFERENCE, 1981

SPONSORED BY: NOVA SCOTIA HUMAN RIGHTS COMMISSION
AND

NEW BRUNSWICK HUMAN RIGHTS COMMISSION

RE: C.A.S.H.R.A. POLICY AND KU KLUX KLAN

WHEREAS: THE CANADIAN ASSOCIATION OF STATUTORY HUMAN RIGHTS AGENCIES IS COMPOSED OF ALL THE AGENCIES WHICH ADMINISTER AND ENFORCE HUMAN RIGHTS LEGISLATION IN CANADA, AND

WHEREAS: THESE AGENCIES UPHOLD THE PRINCIPLE THAT EVERY PERSON IS FREE AND EQUAL IN DIGNITY WITHOUT REGARD TO RACE, RELIGION, CREED, COLOUR, SEX, NATIONAL ORIGIN, ETHNIC ORIGIN OR PHYSICAL HANDICAP, AND

WHEREAS: THE KU KLUX KLAN HAS ESTABLISHED OR PRONOUNCED ITS INTENTION OF ESTABLISHING KLAN OFFICES, IN VARIOUS LOCATIONS IN CANADA, AND

WHEREAS: THE THEORIES PROPOUNDED BY THE KLAN OF WHITE SUPREMACY AND RACIAL SUPERIORITY ARE SCIENTIFICALLY FALSE, MORALLY BANKRUPT AND SOCIALLY UNJUST AND DANGEROUS, AND

WHEREAS: THE MINISTERS RESPONSIBLE FOR HUMAN RIGHTS LEGISLATION IN CANADA HAVE CALLED UPON ALL CANADIANS TO REJECT UNEQUIVOCALLY THE RACIST PRINCIPLES ARTICULATED BY PERSONS ASSOCIATED WITH SUCH ORGANIZATIONS AS THE KU KLUX KLAN, AND


WHEREAS: ARTICLE 4 OF THE CONVENTION ON THE ELIMINATION OF ALL FORMS OF RACIAL DISCRIMINATION CALLS UPON ALL PARTIES TO THE CONVENTION TO CONDEMN ALL PROPAGANDA AND ALL ORGANIZATIONS WHICH ARE BASED ON THEORIES OF RACIAL SUPERIORITY OR WHICH ATTEMPT TO JUSTIFY OR PROMOTE RACIAL HATRED AND DISCRIMINATION IN ANY FORM, AND

WHEREAS: SECTION 281.2 OF THE CRIMINAL CODE OF CANADA MAKES IT AN INDICTABLE OFFENCE TO INCITE OR WILFULLY PROMOTE HATRED AGAINST ANY IDENTIFIABLE GROUP, AND


WHEREAS: ACKNOWLEDGED MEMBERS OF THE KU KLUX KLAN HAVE ADMITTED TO THEIR SUBVERSIVE ROLES TO OVERTHROW THE LAWFULLY CONSTITUTED GOVERNMENT OF DOMINICAN REPUBLIC,

THEREFORE, BE IT RESOLVED: THAT THE CANADIAN ASSOCIATION OF STATUTORY HUMAN RIGHTS AGENCIES CONDEMNS AND OPPOSES ANY INDIVIDUAL OR ORGANIZATION THAT PREACHES RACIAL, ETHNIC OR RELIGIOUS INTOLERANCE SUCH AS THE KU KLUX KLAN AND CALLS UPON THE FEDERAL, PROVINCIAL,

TERRITORIAL AND MUNICIPAL GOVERNMENTS TO IMMEDIATELY
ADOPT POSITIVE MEASURES AND TO STRENGTHEN LEGAL
PROVISIONS AND ENFORCEMENT MEASURES IN ORDER TO
ERADICATE ALL INCITEMENT TO SUCH DISCRIMINATION
AND SUBVERSION.



GEORGE F. MCCURDY
EXECUTIVE DIRECTOR
N. S. HUMAN RIGHTS COMMISSION



DR. NOEL A. KINSELLA
CHAIRPERSON
N. B. HUMAN RIGHTS COMMISSION

JUNE 4, 1981

DOCUMENT : 840-210/008

RÉVISÉ

CONFÉRENCE DE 1981 DE L'ACOSPDH

RÉSOLUTION: La politique de l'ACOSPDH et le
Ku Klux Klan

Nouvelle-Écosse et Nouveau-Brunswick

Windsor (Ontario)

Du 1er au 4 juin 1981

RESOLUTION

PRÉSENTÉE À: LA CONFÉRENCE DE 1981 DE L'ACOSPDH

PAR: LA COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE
DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE
ET
LA COMMISSION DES DROITS DE L'HOMME DU
NOUVEAU-BRUNSWICK

OBJET: LA POLITIQUE DE L'ACOSPDH ET LE KU KLUX KLAN

ATTENDU QUE l'Association canadienne des organismes statutaires pour la protection des droits de l'homme se compose de tous les organismes qui administrent la législation sur les droits de la personne au Canada et veillent à son exécution;

ATTENDU QUE ces organismes défendent le principe voulant que toutes les personnes sont libres et égales, peu importe leur race, leur religion, leur croyance, leur couleur, leur sexe, leur origine nationale, leur origine ethnique ou leurs handicaps physiques;

ATTENDU QUE le Ku Klux Klan a déjà mis sur pied ou a manifesté l'intention de mettre sur pied des bureaux à divers endroits au Canada;

ATTENDU QUE les théories avancées par le Klan, à savoir la suprématie et la supériorité de la race blanche, sont scientifiquement fausses, dénuées de tout sens moral et socialement injustes et dangereuses;

ATTENDU QUE les ministres responsables de la législation des droits de la personne au Canada ont invité tous les Canadiens à rejeter absolument tous les principes racistes véhiculés par les personnes associées à des organismes comme le Ku Klux Klan;

ATTENDU QUE l'article 4 de Convention internationale sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale demande à tous les Etats parties à la Convention de condamner toute propagande et toutes organisations qui s'inspirent d'idées ou de théories fondées sur la supériorité d'une race ou qui prétendent justifier ou encourager toute forme de haine et de discrimination raciales;

ATTENDU QU'en vertu de l'article 281.2 du Code criminel du Canada, quiconque incite à la haine ou fomenté volontairement la haine contre un groupe identifiable est coupable d'un acte criminel;

ATTENDU QUE des membres connus du Ku Klux Klan ont avoué avoir joué des rôles subversifs en vue de renverser le gouvernement légalement constitué de la République dominicaine;

EN CONSÉQUENCE, IL EST RÉSOLU QUE l'Association canadienne des organismes statutaires pour la protection des droits de l'homme condamne et rejette toute personne ou toute organisation qui prône l'intolérance raciale, ethnique ou religieuse, comme le Ku Klux Klan, et demande aux administrations fédérale, provinciales, territoriales et municipales de prendre immédiatement des mesures pour éliminer toute forme d'incitation à la discrimination et la subversion.

Le directeur général de la
Commission des droits de la
personne de la Nouvelle-Écosse,

George F. McCurdy

Le président de la
Commission des droits de l'homme
du Nouveau-Brunswick,

Noël A. Kinsella

Le 4 juin 1981

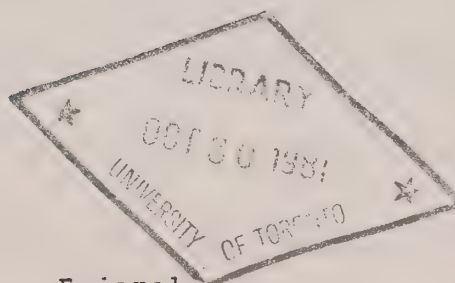
ORIGINAL: FRENCH

DOCUMENT: 840-210/009

CASHRA CONFERENCE

1981

The National Building Code



Federal

Windsor, Ontario

June 1 to 4, 1981

In February 1981, federal and provincial human rights commissions met to discuss their respective ways of handling complaints of discrimination on the basis of physical handicap. Among other things, it was established that there was a need to take a common stand on accessibility and building codes.

The aim of the National Building Code is to provide building standards that are uniform throughout Canada. Although it has no legal force as such, certain acts and jurisdictional authorities do refer to the code and require that it be observed. The NBC is prepared by the National Research Council after a long consultative process with groups representing industrial, government and consumer interests. One of the supplements to the NBC, Building Standards for the Handicapped, does not meet the demands of groups representing the handicapped. Other parts of the NBC, especially parts 3 and 9, cover safety standards and technical matters. The construction industry is one of the most eager to be heard when these parts are revised.

The Code will be revised in 1985. If no major revisions can be made to meet the needs of the handicapped, the Code will become irrelevant and archaic and there will be no minimum national standard.

The following proposal is submitted for discussion. You will find enclosed an internal memo describing the options in more detail (in English only).

- a) It is proposed that the President of CASHERA write to Mr Larkin Karwin, President of the National Research Council, urging the Council to revise and amend the National Building Code, especially parts 3 and 9, to ensure that any structure built in accordance with the code is accessible to all handicapped Canadians.
- b) It is proposed that each member of CASHERA ensure that their respective provincial representatives on the Provincial Advisory Committee take the same stand, especially in the case of provinces which already have their own building codes, to ensure accessibility for the handicapped.

CA1
Z2
- C52

CONFERENCE DE L'ACOSPDH

1981

Le Code National du Bâtiment

Fédéral

Windsor (Ontario)

Du 1er au 4 juin 1981

En février 1981, les commissions fédérale et provinciales des droits de la personne se sont réunies pour discuter de leurs approches respectives aux plaintes de discrimination fondée sur le handicap physique. On y a, entre autre, établi le besoin d'un front commun face à l'accessibilité et les codes du bâtiment.

Le Code National du Bâtiment veut assurer des normes de construction communes à travers le Canada. Bien que n'ayant aucun pouvoir coercitif comme tel, certaines lois et certaines juridictions y réfèrent et font une exigence de s'y conformer. Le CNB est développé par le Conseil National de la Recherche après un long processus de consultations impliquant des comités de l'industrie, des gouvernements et des consommateurs. La Partie 10 du CNB, qui traite des normes d'accessibilité, ne répond pas aux demandes des groupes d'handicapés. D'autres parties du CNB, particulièrement les parties 3 et 9, traitent des normes de sécurité et sujets techniques. L'industrie de la construction est des plus empressée à se faire entendre quand ces parties sont révisées.

Le Code doit être révisé en 1985. Si aucune révision majeure ne peut être faite pour satisfaire les besoins des handicapés, le Code deviendra non-pertinent et archaïque, et aucune norme minimale nationale ne sera disponible.

La proposition suivante vous est présentée pour discussion: Vous trouverez ci-joint une note interne décrivant les choix en plus amples détails (en anglais seulement).

- a) Il est proposé que le président de l'ACOSPDH écrive à M. Larkin Kerwin, président du Conseil National de la Recherche, pressant le Conseil de réviser et amender le Code National du Bâtiment, particulièrement les parties 3 et 9, pour assurer que toute construction faite en conformité avec ce Code soit accessible à tous les Canadiens handicapés.
- b) Il est proposé que chaque membre de l'ACOSPDH s'assure que leurs membres provinciaux respectifs au Comité Consultatif des provinces prennent la même approche, spécialement pour les provinces ayant déjà adopté des Codes du Bâtiment propres pour assurer l'accessibilité aux handicapés.

1981 CASHRA CONFERENCE

National Building Code Revisions and
Representations through CASHRA



Federal

Windsor (Ontario)

June 1-4, 1981.

National Building Code revisions and representations through CASHRA

Revisions to the National Building Code are made every five years. The 1980 edition has just been published, and is lacking many of the handicapped groups' concerns about accessibility. I was asked to look into the possibility of putting pressure on the responsible agencies for extensive revisions, this lobbying would be done by provincial and federal human rights Commissions as per a resolution presented to the annual meeting of CASHRA.

The National Building Code is developed by the National Research Council, and is implemented and adhered to by provinces on a voluntary basis. Some provinces have already voted some more acceptable norms because the NBC is badly lagging, and losing relevance. The technical aspects are not problematic. However, the approval process of a progressive, revised NBC seems to be impeded by strong lobby from the construction industry, who has representatives on the Part 3 and Part 9 committees. What are the options if we want to encourage changes to Building Codes so that accessibility is achieved?

Option 1 - Representations by CHRC to NRC and Public Works

If NBC's influence is rapidly dwindling, and if the provinces are legislating stronger codes of their own, we may want to restrict our pressure to ensure accessibility to federal buildings, that restriction in application would likely make our request more palatable. The major disadvantage of such an option would be the absence of Canada-wide minimum norms and standards for accessibility.

Option 2 - Representations by CASHRA to NRC

CASHRA, at its next annual meeting, would adopt a resolution whereby its President would be instructed to write to NRC's President, Mr. Larkin Kerwin, and/or to the secretary of the committee examining the Code, urging them to meet the needs of the handicapped for accessibility.

The obvious advantage is one of simplicity. The action would consist of one single letter to Mr. Kerwin. The disadvantage is that we are likely to have minimal impact, since we have no representatives on any of the committees, and those committees have no legal requirement to listen to us. The resolution would also likely be worded in fairly broad terms.

Option 3 - Representations by CASHRA to NRC, plus continuous contact with the respective provincial representatives on the Provincial Advisory Committee to the NBC.

This committee has been created very recently. Communications between the provinces and the NBC committees have been very poor in the past, and it is another reason for separate action by the provinces. Each provincial commission could ensure that their concerns are passed on to the PAC.

Recommendation

Depending on how much hope there is that the NBC remains a national standard that is actually used, option 1 or 3 should be chosen. Option 2 should be discarded because of the lack of follow-up. Under option 3, the resolution that would be presented to CASHRA should read in the following way:

- a) that CASHRA's president writes, on behalf of members, to request that the National Building Code be amended to incorporate, mainly in Part 3 and Part 9, the concerns of the handicapped for accessibility to buildings;
- b) The provincial members maintain close contact with their members on the Provincial Advisory Committee to the National Building Code to express the same concerns.

DOCUMENT: 840-210/010

~~CONFIDENTIAL~~

CONFÉRENCE DE 1981 DE L'ACOSPDH

La révision du Code national du bâtiment
et les démarches par l'entremise de l'ACOSPDH

Gouvernement fédéral.

Windsor (Ontario)

Du 1^{er} au 4 juin 1981



La révision du Code national du bâtiment et les démarches par l'entremise de l'ACOSPDH

Tous les cinq ans, on procède à une révision du Code national du bâtiment. L'édition de 1980 vient tout juste d'être publiée, et plusieurs préoccupations exprimées par des groupes d'handicapés quant à l'accessibilité des bâtiments y sont omises. On m'a demandé d'examiner la possibilité d'exercer des pressions sur les organismes compétents en vue d'obtenir d'importantes modifications; ces démarches seraient effectuées par les commissions fédérale et provinciales des droits de la personne, conformément à une résolution présentée à la réunion annuelle de l'ACOSPDH.

Le Code national du bâtiment est établi par le Conseil national de recherches, puis est adopté et observé volontairement par les provinces. Déjà, certaines provinces ont mis en application des normes plus acceptables devant le retard considérable et la désuétude croissante que l'on constate dans le Code. Les aspects purement techniques ne posent pas de problèmes. Cependant, il semble que le processus de refonte qui mènerait à l'adoption d'un Code national du bâtiment d'avant-garde soit entravé par de fortes pressions de l'industrie de la construction, qui compte des représentants au sein des comités chargés d'étudier les parties 3 et 9 du Code. Alors, pour faire apporter les modifications voulues au Code du bâtiment et améliorer ainsi l'accessibilité des édifices, quelles pourraient donc être nos options?

Option n°1 - La Commission canadienne des droits de la personne fait des démarches auprès du Conseil national de recherches et du ministère des Travaux publics

Si la place occupée par le Code national du bâtiment diminue rapidement et si les gouvernements provinciaux se dotent de codes plus exigeants, il nous faut peut-être limiter nos pressions strictement à l'accès aux édifices fédéraux, ce qui rendrait probablement notre demande plus acceptable. L'inconvénient majeur de cette option consisterait en l'absence de normes minimales d'accès s'appliquant à l'ensemble du Canada.

Option n°2 - L'ACOSPDH fait des démarches auprès du Conseil national de recherches

L'ACOSPDH, lors de sa prochaine réunion annuelle, pourrait adopter une résolution donnant à son président la mission d'écrire au président du Conseil national de recherches, M. Larkin Kerwin, et (ou) au secrétaire du comité qui s'occupe d'examiner le Code, les pressant de répondre aux besoins des handicapés en ce qui touche l'accès aux édifices.

L'avantage indéniable de cette démarche est la simplicité, car on ne ferait qu'adresser une seule lettre à M. Kerwin. Par contre, cela a pour désavantage le fait que notre intervention n'aurait probablement pas beaucoup de poids, étant donné que nous ne sommes représentés à



1911

aucun de ces comités et que ceux-ci ne sont pas légalement tenus d'écouter nos doléances. Il serait en outre probable que la résolution soit formulée en termes assez généraux.

Option n°3 - L'ACOSPDH fait des démarches auprès du Conseil national de recherches par l'ACOSPDH, et entretient des rapports suivis avec les représentants provinciaux respectifs siégeant au Comité consultatif provincial chargé d'étudier le Code national de bâtiment

Ce comité existe depuis très peu de temps. Dans le passé, les rapports entre les provinces et les comités étudiant le Code national du bâtiment étaient presque inexistants, ce qui explique encore une fois les mesures prises séparément par les provinces. Chaque commission provinciale pourrait s'assurer que ses préoccupations soient transmises au Comité consultatif.

Recommandation

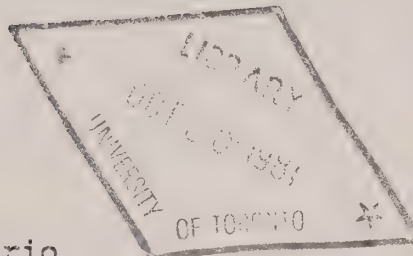
Suivant la mesure dans laquelle on peut espérer que le Code national du bâtiment demeure une norme nationale qui est effectivement utilisée, on devrait choisir les options n°1 ou n°3. L'option n°2 devrait être écartée parce qu'elle n'offre pas la possibilité de donner suite au dossier. Dans le cadre de l'option n°3, la résolution présentée à l'ACOSPDH se lirait comme suit:

- a) que le président de l'ACOSPDH écrive, au nom des membres de l'Association, une lettre demandant que le Code national du bâtiment soit modifié de façon qu'il y soit tenu compte, principalement dans les parties 3 et 9, des préoccupations des handicapés en ce qui a trait à l'accès aux édifices;
- b) que les membres provinciaux entretiennent des rapports étroits avec leurs représentants au sein du Comité consultatif provincial chargé d'étudier le Code national du bâtiment, pour qu'ils y expriment les mêmes préoccupations.

CA
Z2
- C52

1981 CASHRA CONFERENCE

Notes for an Address given to the Canadian
Association of Human Rights Agencies Conference



Ontario

Windsor (Ontario)

June 1-4, 1981

NOTES FOR AN ADDRESS

By THE

HONOURABLE WILLIAM G. DAVIS

To

THE CANADIAN ASSOCIATION OF
HUMAN RIGHTS AGENCIES CONFERENCE

MONDAY, JUNE 1, 1981.

WINDSOR, ONTARIO

DELIVERED BY

HONOURABLE ROBERT WELCH, Q.C.,

DEPUTY PREMIER AND

MINISTER OF ENERGY

I AM PLEASED THAT THIS CONFERENCE IS
TAKING PLACE IN ONTARIO AND THAT YOUR AGENDA
REFLECTS SO CLEARLY THE PRESSING ISSUES WHICH
MUST BE ADDRESSED BY THOSE OF US COMMITTED TO
ADVANCING HUMAN RIGHTS.

THERE CAN BE NO QUESTION THAT INDIVIDUAL
HUMAN RIGHTS ARE SERIOUSLY THREATENED IN MANY
PARTS OF THE WORLD. SUCH A SITUATION RUNS TO THE
VERY CORE OF FUNDAMENTAL HUMAN DIGNITY AND RESPECT,
WHICH WE BELIEVE TO BE ESSENTIAL.

THE EMERGENCE OF CERTAIN RIGHT-WING
GROUPS IN EUROPE, THE CONTINUED OPPRESSION OF
MINORITIES BY THE SOVIET UNION, CONSISTENT REPORTS
OF FUNDAMENTAL DENIALS OF HUMAN RIGHTS IN MANY
SOUTH AMERICAN AND CENTRAL AMERICAN COUNTRIES -
ALL OF THESE SITUATIONS POSE THREATS TO THE BASIC
ISSUE OF INTERNATIONAL HUMANITY WHICH MUST NOT GO
UNADDRESSED.

BUT IT IS ONLY TOO EASY TO USE RHETORIC
ABOUT EVENTS ELSEWHERE TO OBSCURE THE REAL CHALLENGES,
PROBLEMS AND REALITIES WHICH WE FACE RIGHT HERE
IN CANADA.

IT IS IMPORTANT, AS WELL, THAT THOSE OF US WHO SHARE A RESPONSIBILITY FOR THE PROTECTION OF HUMAN RIGHTS - AND IN THIS RESPECT I HAPPEN TO BELIEVE THAT A POLICE OFFICER IS AS MUCH A SWORN PROTECTOR OF HUMAN RIGHTS AS IS ANY HUMAN RIGHTS COMMISSIONER - BE ABLE TO SORT OUT THE REAL ISSUES FROM THOSE WHICH ARE LESS THAN REAL, THE PRIORITIES FROM THOSE AREAS OF CONCERN WHICH ARE NOT PRIORITIES.

THE HUMAN RIGHTS ISSUE EXISTS ON MANY DIFFERENT PLANES AND OPERATES AT MANY LEVELS. WHAT IS SEEN AS POSITIVE ACTION TO ENHANCE THE HUMAN RIGHTS OF A PARTICULAR GROUP, WHICH MAY HAVE BEEN DISADVANTAGED HERETOFORE, IS OFTEN SEEN BY OTHERS AS PREFERENTIAL DISCRIMINATION WHICH IS NEITHER DESIRABLE OR HELPFUL.

A NON DIFFERENTIATED APPROACH ON MANY MINORITY ISSUES, WHILE PERHAPS PERCEIVED AS BALANCED AND FAIR-MINDED BY SOME, CAN ALSO BE VIEWED AS INSENSITIVE AND UNINSPIRED BY OTHERS.

THE FUNDAMENTAL QUESTION OF BALANCE, THE FUNDAMENTAL QUESTION OF RESPONSIBILITY, THE FUNDAMENTAL QUESTION OF SETTING AND PURSUING PRIORITIES REALLY LIE AT THE HEART OF OUR CAPACITY TO ENHANCE HUMAN RIGHTS WITHIN OUR BORDERS AND TO DO SO IN A FASHION WHICH PROVIDES FOR MORE UNDERSTANDING BETWEEN PEOPLE AND NOT LESS.

I SAY TO YOU, QUITE FRANKLY, THAT IT IS UNFORTUNATE THAT FEDERAL PROVINCIAL DISAGREEMENT SHOULD HAVE GIVEN RISE TO THE PERCEPTION OF HUMAN RIGHTS WITHIN THE CONTEXT OF CONSTITUTIONAL GUARANTEES FOR ALL OUR PEOPLE.

I CANNOT ADEQUATELY EXPRESS MY OWN DISAPPOINTMENT AT THE FACT THAT WHEN EIGHT OF MY FELLOW PREMIERS MET TO OFFER A COMPROMISE SOLUTION TO THE GOVERNMENT OF CANADA, THEIR PROPOSAL DEALT ONLY WITH THE AMENDING FORMULA - A TECHNICAL AND ESOTERIC ISSUE AT BEST - WHILE OFFERING NOTHING WITH RESPECT TO THE FUNDAMENTAL COMMITMENT OF THE GOVERNMENTS OF NEW BRUNSWICK, ONTARIO AND CANADA ON THE HUMAN RIGHTS ISSUE AND THE NEED FOR A HUMAN RIGHTS CHARTER.

AS MANY WILL KNOW, THE GOVERNMENT OF THIS PROVINCE, IT'S PREMIER AND THE PARTY WHICH FORMS THAT GOVERNMENT, HAVE BEEN UNDER A CONSIDERABLE CRITICISM AND PRESSURE FROM MANY SOURCES, IN MANY WAYS, FOR THE POSITION IT HAS TAKEN IN THE CONTEXT OF THE PRESENT CONSTITUTIONAL DEBATE.

A VERY LARGE PART OF OUR COMMITMENT TO THE PRESENT CONSTITUTIONAL PACKAGE, AND A VERY LARGE PART OF OUR CAPACITY TO WITHSTAND THE PRESSURE TO DESERT OUR COMMITMENT, IS RELATED TO THE BROAD AND REAL COMMITMENT, SHARED BY MY CABINET AND CAUCUS COLLEAGUES AND MYSELF, TO THE PROTECTION AND ENHANCEMENT OF HUMAN RIGHTS IN THIS COUNTRY.

THERE ARE SOME WHO HAVE SUGGESTED, IN GOOD FAITH, THAT THIS COMMITMENT UNDERSCORES SOME SORT OF LACK OF FAITH IN PARLIAMENTARY SUPREMACY.

THE SUPREMACY OF PARLIAMENT, IS NOT, WITHOUT CONSTRAINT. THE SYSTEM OF CHECKS AND BALANCES IN THIS COUNTRY, WHILE NOT AS ORNATE AND CONTRADICTORY AS THAT OF OUR AMERICAN FRIENDS, FUNCTIONS RATHER WELL, I BELIEVE. BUT IT ALWAYS LEAVES OPEN THE POSSIBILITY THAT CHANGES, EVEN OF THE MOST FUNDAMENTAL NATURE - GOOD OR BAD - CAN BE INSTITUTED.

IT IS FOR THIS REASON THAT I BELIEVE THAT, IN BOTH A STRUCTURAL SENSE, AND IN A POLITICAL SENSE, THE INTERESTS OF ALL THE CITIZENS OF THIS COUNTRY ARE BETTER SERVED AND BETTER PROTECTED BY HAVING AN EXPLICIT CHARTER OF RIGHTS AGAINST WHICH THE ACTIONS OF ALL GOVERNMENTS CAN BE MEASURED AND BY WHICH THE ACTIONS OF ALL GOVERNMENTS CAN BE DISCIPLINED.

I HAVE OFTEN SAID THAT POLITICAL PARTIES AND GOVERNMENTS REPRESENT NO MORE OR NO LESS THAN THE SOCIETY FROM WHICH THEY EMERGE. LEADERSHIP CAN AND MUST BE EXERCISED BY INDIVIDUALS IN POSITIONS OF POLITICAL RESPONSIBILITY TO THE VERY BEST OF THEIR ABILITIES, AND TO THE GREATEST EXTENT POSSIBLE.

BUT THAT LEADERSHIP, TOO, IS CONSTRAINED BY THE SOCIETY WHICH ONE REPRESENTS AND THE BROAD LEVELS OF TOLERANCE AND UNDERSTANDING WITHIN THAT SOCIETY.

IT IS IMPORTANT, THEREFORE, TO HAVE BENCH MARKS, TO HAVE CLEAR AND PRECISE INDICATIONS OF BOUNDARIES BEYOND WHICH NO GOVERNMENT SHOULD BE ALLOWED TO GO; BOUNDARIES WHICH REFLECT A BASIC AND FUNDAMENTAL RESPECT FOR HUMAN DIGNITY, HUMAN FREEDOM, BASIC LIBERTY.

THERE ARE MANY WHO SEE THE DIFFERENCE OF OPINION OVER THE PRESENT CONSTITUTIONAL PACKAGE AS ONE OF PROVINCES JEALOUSLY GUARDING THEIR JURISDICTIONS AGAINST AN ALL PERVASIVE AND ALL CONSUMING FEDERAL AUTHORITY.

THE DEBATE THAT IS CENTERED AROUND THE HUMAN RIGHTS CHARTER ILLUSTRATES MOST CLEARLY THE FALLACY IN THAT PERCEPTION.

IN FACT, THE CHARTER OF RIGHTS DOES NOT TAKE RIGHTS AWAY FROM THE GOVERNMENT OF CANADA OR THE GOVERNMENT OF THE PROVINCES.

IN FACT, THE CHARTER OF RIGHTS RESTRAINS THE POWERS OF ALL GOVERNMENT AND INCREASES THE LIBERTY, SECURITY AND FREEDOM OF ALL CITIZENS.

THAT IS IMPORTANT. THAT IS AN ESSENTIAL ELEMENT OF THE KIND OF SOCIETY WHICH WE, IN THIS PROVINCE, HAVE EVERY RIGHT TO WORK FOR AND BELIEVE IN.

THIS ONE CONTROVERSIAL ISSUE HAS ALSO BEEN OVERLAID BY OTHER ISSUES OF EQUAL CONTROVERSY IN VARIOUS COMMUNITIES AND AMONG VARIOUS SEGMENTS OF OUR SOCIETY.

I HAVE OFTEN BEEN DISCOURAGED BY THE EXTENT TO WHICH MANY INVOLVED IN THESE ISSUES, INCLUDING SOME IN THE MEDIA, HAVE VIEWED MATTERS IN A "GOOD GUY - BAD GUY" PERSPECTIVE.

THIS HAS PARTICULARLY BEEN THE CASE IN MATTERS OF RACIAL RELATIONS, AND IN MATTERS RELATING TO RELATIONSHIPS BETWEEN OUR POLICE FORCES AND VARIOUS MINORITY GROUPS IN OUR SOCIETY.

PERHAPS IT IS BECAUSE I REPRESENT A POLITICAL PARTY WHICH DARES TO CALL ITSELF BOTH PROGRESSIVE AND CONSERVATIVE AT THE SAME TIME, THAT I HAPPEN TO BELIEVE THAT WE ARE NOT DEALING WITH GOOD AND BAD ISSUES IN THESE MOST SENSITIVE AREAS OF INTERHUMAN AND INTERPERSONAL RELATIONSHIPS.

I HAPPEN TO BELIEVE THAT THOSE IN MINORITY GROUPS WHO SINGLE OUT THE POLICE FOR ATTACK BETRAY PREJUDICES WHICH THEY THEMSELVES WOULD NOT TOLERATE ON THE PART OF THEIR FELLOW CITIZENS. SIMILARLY, I HAPPEN TO BELIEVE THAT THOSE IN THE MAJORITY WHO SET ASIDE CONCERNS EXPRESSED BY MINORITY GROUPS - ARE ALSO GUILTY OF A FUNDAMENTAL INTOLERANCE WHICH SERVES NO BROAD SOCIAL PURPOSE, LEAST OF WHICH THEIR OWN.

WE HAVE, AS A MATTER OF RECORD AND AS A MATTER OF PRINCIPLE, STOOD BEHIND THE POLICE FORCES OF THIS PROVINCE, BECAUSE WE HAPPEN TO BELIEVE, AS I SAID EARLIER, THAT POLICE OFFICERS ARE PEACE OFFICERS. IN THAT RESPECT THEY ARE AS SWORN TO PROTECT THE HUMAN RIGHTS AND INDIVIDUAL FREEDOMS OF ALL THE CITIZENS OF THIS PROVINCE AS ANY OTHER GROUP - AND HAVE THE DUTY OF MAKING THE DAY TO DAY, MINUTE TO MINUTE JUDGEMENTS TOWARDS THAT END IN A FAR MORE DIFFICULT ATMOSPHERE THAN MOST OF US ENCOUNTER IN OUR OWN DAILY LIVES.

THERE COMES A POINT WHERE YOU MUST FACE UP TO THEIR "FRONT LINE RESPONSIBILITY". WE MUST ALSO SUSTAIN THEIR CONFIDENCE, THEIR MORALE AND THE CLEAR AND PRECISE UNDERSTANDING THAT THEY TOO, AS CITIZENS, CAN EXPECT FAIRNESS IN THE WAY THEY ARE JUDGED. FURTHER WE MUST ALSO DEMONSTRATE A FUNDAMENTAL RESPECT AND APPRECIATION FOR THE MOST DIFFICULT WORK WHICH THEY PERFORM ON BEHALF OF ALL OF US.

SIMILARLY, THERE MUST BE APPROPRIATE RESPONSES, THROUGH DUE PROCESS AND THE LAW, TO EXCESSES AS THERE MUST BE IN ALL AREAS OF LIFE IN A BALANCED SOCIETY. IN THE END, HOWEVER, WE MUST STRIVE TO DEVELOP A HIGHER LEVEL OF UNDERSTANDING AND COMMUNICATION WHICH ADVANCES A MUTUAL RESPECT UPON WHICH OUR SOCIETY MUST CONTINUE TO DEPEND IF CIVILITY AND HUMAN DECENCY ARE TO BE SOMETHING MORE THAN QUAIN'T AFTERTHOUGHTS.

BUT THROUGH ALL THIS, IT IS IMPORTANT THAT THOSE WHO CONSTITUTE THE PROFESSIONAL HUMAN RIGHTS ADVOCACY COMMUNITY, UNDERSTAND THAT THERE IS A CLEAR AND IMPORTANT DISTINCTION BETWEEN THE ROLE OF THE ADVOCATE AND THE ROLE OF THE JUDGE. IF GOVERNMENTS DID NOT BELIEVE THAT HUMAN RIGHTS, AS A LEGITIMATE AND IMPORTANT CAUSE IN OUR SOCIETY, DID NOT MERIT SPECIAL ADVOCACY AND PROTECTION, WE WOULD NOT OFFER THE DEGREE OF SUPPORT WHICH WE DO.

SIMILARLY, IT IS IMPORTANT THAT THOSE WHO TAKE UPON THEMSELVES THE MOST IMPORTANT AND ONEROUS RESPONSIBILITY OF ADVOCACY, DO NOT THEMSELVES FALL INTO THE TRAP OF EXCESSIVE PREJUDGEMENTS AND/OR LESS THAN BALANCED STATEMENTS BEFORE ALL THE FACTS ARE KNOWN.

THE NEW HUMAN RIGHTS CODE, BEFORE THE PARLIAMENT OF OUR PROVINCE, REPRESENTS OUR CONTINUING COMMITMENT TO ADVANCE HUMAN RIGHTS PROTECTION IN THIS JURISDICTION. WE HAVE BEEN PLEASED TO PLAY A LEADERSHIP ROLE IN THIS RESPECT IN THE PAST AND WE SHALL CONTINUE TO DO SO.

THAT LEADERSHIP WILL CONTINUE TO BE BASED UPON A SET OF PRIORITIES, WHICH, WHILE NOT NECESSARILY ACCEPTABLE TO ALL, CONSTITUTES OUR ASSESSMENT, TO THE BEST OF OUR ABILITY, OF THOSE PRIORITIES MOST LIKELY TO SUSTAIN THE BROAD LEVEL OF PUBLIC CONFIDENCE AND SUPPORT ESSENTIAL TO ENSURE THE SUCCESS OF ANY MEASURES RESPONDING TO THEM.

THE COMMITMENT WHICH WE HAVE MADE TO HUMAN RIGHTS IN THIS PROVINCE, THE COMMITMENT WHICH WE HAVE EXECUTED WITH RESPECT TO SUPPORT OF NATIONAL HUMAN RIGHTS PROVISIONS, OUR COMMITMENT TO PROVIDE LEADERSHIP HERE IN ONTARIO IS REAL, SINCERE, AND A FUNDAMENTAL ELEMENT OF OUR APPROACH TO THE RESPONSIBILITIES OF CIVILIZED GOVERNMENT AND SOCIETY.

IN THAT CONTEXT, I AM MOST PLEASED TO WELCOME YOU HERE INDEED, AND WISH YOU WELL AT THIS CONFERENCE AND IN YOUR CONTINUING EFFORTS IN THE AREA OF HUMAN RIGHTS.

THANK YOU VERY MUCH.

REVISED

1981 CASHRA CONFERENCE



RESOLUTION: Training Courses for
Human Rights Officers

British Columbia

Windsor (Ontario)

June 1-4, 1981

RESOLUTION

TO: C.A.S.H.R.A. CONFERENCE, 1981
SPONSORED BY: BRITISH COLUMBIA HUMAN
RIGHTS COMMISSION
RE: TRAINING COURSES FOR HUMAN
RIGHTS OFFICERS

BE IT RESOLVED:

THAT C.A.S.H.R.A. SPONSOR IN CONJUNCTION WITH
THE UNIVERSITY OF OTTAWA INSTITUTE OF HUMAN RIGHTS SOME
NATIONAL ONGOING SKILL AND DEVELOPMENT TRAINING COURSES
FOR HUMAN RIGHTS OFFICERS INVOLVED IN COMPLIANCE AND
EDUCATIONAL PROGRAM ACTIVITIES.

MARGARET STRONGITHARM
CHAIRPERSON
B.C. HUMAN RIGHTS COMMISSION

JUNE 4, 1981

RÉSOLUTION

PRÉSENTÉE À LA CONFÉRENCE DE 1981 DE L'ACOSPDH

PAR LA COMMISSION DES DROITS DE LA PERSONNE DE LA
COLOMBIE-BRITANNIQUE

OBJET: LES COURS DE FORMATION A L'INTENTION DES
AGENTS DES DROITS DE LA PERSONNE

IL EST RÉSOLU:

QUE L'ACOSPDH, de concert avec l'Institut des droits de la
personne de l'Université d'Ottawa, parraine la tenue en permanence, à
l'échelle nationale, de cours de formation et de perfectionnement à
l'intention des agents des droits de la personne chargés des programmes
d'observation de la loi et de sensibilisation.

La présidente de la
Commission des droits de la
personne de la
Colombie-Britannique,

Margaret Strongitharm

Le 4 juin 1981

RESOLUTION DEALING WITH REVISIONS
TO THE NATIONAL BUILDING CODE

IT IS PROPOSED THAT C.A.S.H.R.A.'s PRESIDENT WRITE, ON BEHALF OF MEMBERS, TO DR. LARKIN KERWIN, PRESIDENT OF THE NATIONAL RESEARCH COUNCIL, URGING HIM TO MAKE MAJOR REVISIONS TO THE NATIONAL BUILDING CODE, MAINLY IN PART 3 AND PART 9, TO INCORPORATE THE CONCERNS OF THE HANDICAPPED FOR ACCESSIBILITY TO BUILDINGS.

FURTHERMORE, IT IS PROPOSED THAT RESPECTIVE PROVINCIAL MEMBERS OF C.A.S.H.R.A. MAINTAIN CLOSE CONTACT WITH THEIR MEMBERS ON THE PROVINCIAL ADVISORY COMMITTEE TO THE NATIONAL BUILDING CODE TO EXPRESS THE SAME CONCERNS.

GORDON FAIRWEATHER
CHAIRPERSON
CANADIAN HUMAN RIGHTS COMMISSION

JUNE 4, 1981

CA1
Z2
-C52

DOC 841-210-014

RESOLUTION RELATIVE A LA REVISION
DU CODE NATIONAL DU BÂTIMENT

IL EST PROPOSE QUE le président de l'ACOSPDH écrive au nom des membres à M. Larkin Kerwin, président du Conseil national de recherches, et le prie instamment d'apporter d'importantes modifications au Code national du bâtiment, notamment aux parties 3 et 9, pour prévoir l'accès des handicapés aux édifices.

IL EST EN OUTRE PROPOSE QUE les membres de chaque province représentée à l'ACOSPDH entretiennent des rapports étroits avec les membres du Conseil consultatif de leur province sur le Code national du bâtiment pour leur faire part de leurs préoccupations à ce sujet.

Le président de la
Commission canadienne
des droits de la personne,

Gordon Fairweather

Le 4 juin 1981

REMARKS OF WARREN HOEMANN, GENERAL COUNSEL
WESTERN HIGHWAY INSTITUTE, SAN BRUNO, CALIFORNIA
BEFORE THE WORKSHOP OF INTERNATIONAL TRUCKING
OF THE CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
JUNE 17, 1981, CHATEAU FRONTENAC, QUEBEC.

Good afternoon. I appreciate the invitation to speak to you today on motor vehicle registration reciprocity. I hope I can share with you a sense of where we've been and a look at where we may be going in reciprocity agreements.

But first allow me to tell you a little about Western Highway Institute. Western Highway Institute was founded in 1947 and serves the trucking industry in the 11 Western United States, Alaska, Hawaii, and the four Canadian provinces of Alberta, British Columbia, Manitoba, Saskatchewan and the Yukon Territory as a technical research institute. WHI does research in engineering and in taxation and licensing of interstate vehicles. WHI is neither a policy making nor lobbying organization, so my remarks are based only on our research and experience in this field.

The year 1947 was not only the beginning of WHI, but also the time when the problems of taxation and licensing of interstate vehicles first became important in the United States. Prior to World War II, the number of interstate vehicles and the volume of interstate commerce by motor vehicle were not great by today's standards. State motor vehicle administrators generally handled the licensing and taxation of interstate vehicles through formal and informal reciprocity agreements with other administrators.

In its pure sense, reciprocity means the exchange of privileges of equal value. In the case of licensing interstate vehicles, state administrators recognized that interstate commerce was important to their state's economy and were willing to exchange the privilege of use of their state's highways by motor vehicles licensed in another state for the like privilege in that other state of operations by vehicles licensed at home. When this type of reciprocity, often called "mirror" reciprocity, existed between two states, motor vehicles properly licensed in one state could use the highways of the other without further registration or payment of license fees.

Today, the term "reciprocity" is used to include other licensing arrangements, such as the International Registration Plan (IRP) or the Canadian Agreement on Vehicle Registration (CAVR), where registration fees are apportioned among jurisdictions. These agreements embrace a more advanced concept of reciprocity than the "mirror" reciprocity which first developed between jurisdictions. Yet today we hear from some quarters that "mirror" reciprocity is the ideal state of grace and, indeed, that there is a basic right of a trucker to get a single license plate and run wherever he chooses. Reciprocity, however, is not a right but a matter of jurisdictional

law or policy. Ever since the 1915 case of Hendrick v. Maryland, the U.S. Supreme Court has continually held that the states have the power to license and tax interstate vehicles in a fair and reasonable manner. Coupled with the fact that in the U.S. the states, and not the federal government, own the highways and have the responsibility for their maintenance, the states have the power to require registration by each and every interstate vehicle crossing their borders. Reciprocity, in any form, exists only because state laws permit it and state administrators have made it their policy.

As mentioned, reciprocity is an exchange of equal privileges. After World War II that exchange became exceedingly difficult. The post-war years saw a boom in interstate commerce and especially in interstate transportation by motor vehicle. The new numbers of interstate vehicles and the need for increased highway tax revenues accentuated the weaknesses inherent in reciprocity.

Reciprocity depended upon a determination of legal residence--the state administrator had to know who was eligible--a job that was easy with passenger vehicles, but which was too complicated when the increased numbers of interstate commercial vehicles arrived with their complex ownership, operative and basing possibilities.

Reciprocity also could not cope with the diverse highway tax structures developed by the states because an exchange of equal privileges was hard to compute, much less consummate. These highway tax structures varied according to the states' individual revenue needs and revenue sources.

The same is true today. State highway revenue needs vary with highway mileage, geography, weather, population (urban freeways are by far the most expensive), and other factors. Their highway revenue sources vary with the resident vehicle population, the amount of interstate travel, the types and operations of vehicles in the state, all tempered by the economic philosophy of the state. It is no wonder states developed different highway tax systems and tax levels. And it is likewise true that the states alone are capable of determining and adjusting their highway tax structures and levels to equitably meet their needs in this complex situation.

That still is the situation today. In the post-war years, reciprocity could not cope with it.

Finally, in many states reciprocity was based on informal agreements between state administrators who often did not have proper legal authority to enter into such agreements. Thus, the flow of interstate commerce could be interrupted by mere personal differences between individuals or by legal challenges to agreements.

This long review of the shortcomings of reciprocity is necessary, not only to show its limits, but also to underscore how far we've come since the time around 1947.

The first big step toward simplification of registration of interstate vehicles, at least in the Western United States, came in 1954 when the Western Interstate Committee on Highway Policy Problems from the Western Conference of the Council of State Governments, an organization of state legislators, met in Gearhart, Oregon and adopted a "Statement on Taxation of Heavy Interstate Motor Vehicles," now better known as the Gearhart Declaration:

The Declaration proclaimed two major principles: each state has the power and right to develop its own highway user tax system, but the states together can cooperatively develop a system whereby interstate vehicles could meet their tax responsibility easily. This cooperation was predicated, however, on the understanding that the issue of taxation of interstate vehicles would not be determinative in the structure of a highway user tax system. In other words, cooperation between differing tax systems was possible only if local vehicles and interstate vehicles paid their respective fees and taxes under essentially the same tax structure.

The system recommended by the Gearhart Declaration for registration of interstate vehicles was proration, also called apportioned registration. I am sure you are familiar with its theory, as it is used in the CAVR. Interstate vehicles pay each state a percentage of the fixed annual registration fees due for a fleet under that state's tax system, with the percentage computed according to the miles traveled by the fleet in that state as compared to the fleet's total mileage everywhere, as in the LRP, or traveled in Canada, as in the CAVR. Fuel and other taxes are paid as usual.

Proration of registration fees had its legal basis in a series of U.S. Supreme Court cases approving proration of property taxes on the rolling stock of railroads. In both cases, operational records, such as of mileage, were used to approximate the average time spent in a state by an interstate vehicle or railroad car. Registration fees on vehicles, after all, are for the privilege of using the highways, and privileges are measured by time and not use.

Properly conducted, proration of registration fees results in the same fee payments by a motor carrier to a jurisdiction that would have resulted if the carrier had instead assigned a separate fleet of vehicles to operate full-time only in that jurisdiction and had paid full fees on those vehicles. Under proration, however, the motor carrier gains the flexibility of using this entire fleet wherever needed, the jurisdiction gains an orderly way of handling vehicles from other jurisdictions, and in most cases the jurisdiction also gains in revenues as motor carriers tend to prorate more vehicles to take advantage of the increased flexibility of operations.

The outgrowth of the Gearhart Declaration and its recommended system of proration was the Uniform Vehicle Registration Proration and Reciprocity Agreement, begun in 1955. That agreement, often called the Uniform Agreement Western Prorate, or the Compact, has 24 members. Twenty years later the International Registration Plan,

or IRP, was developed and has grown to 27 members, with great hopes for further expansion in the next few years. The IRP shares the same legal theory of proration or apportioned registration as the Uniform Agreement, but has simplified matters further to where an interstate fleet may now register in only one state, display only one plate per vehicle, and carry only one cab card. All this was accomplished through interstate cooperation.

Today, with the advent of the CAVR, you stand in a long line of progress in the area of motor vehicle registration. That line runs from the uncertainties of "mirror" reciprocity through the early work in proration and the Uniform Agreement to the refinements of the IRP. The CAVR can proudly take its place in this line and you can be justly proud of the CAVR. It is both the right decision and a bold decision. Over 30 years of trial and error with motor vehicle registration systems and agreements was necessary in the U.S. to reach the potential of today's IRP. You have bridged that time span in one step with the CAVR, perhaps a bit of a leap of faith; but I would rather think of it as a bold reliance on experience. From those who have worked long in this field, may I say, "Welcome to the forefront!"

Progress means change; and, if 30 years of progress in motor vehicle registration means anything, it means more change is on the way. To stay at the forefront you in the CAVR must recognize that there will be problems and changes to be faced in the future. Let's look at the future and at one problem area and two areas of change the CAVR will certainly face.

The problem area was pinpointed in the Gearhart Declaration back in 1954 and has haunted motor vehicle registration agreements ever since; cooperation between jurisdictions in taxation of motor vehicles is possible only when vehicles from other jurisdictions are not singled out as a special source of tax revenue. While the Uniform Agreement, which grew out of the Gearhart Declaration, and the IRP and the CAVR all deal only with fees and taxes associated with vehicle registration and do not reach second structure taxes, such as fuel taxes, or third structure taxes, such as mileage taxes, the principle of the Gearhart Declaration still holds: cooperation in the area of motor vehicles registration will flounder if the tax burden is simply shifted onto other jurisdictions' vehicles in another area.

Examples of the dissimilar tax treatment of interstate vehicles over local vehicles in the U.S. are legion. When interstate vehicles first became prominent in the U.S. many states sought to levy mileage or ton-mile taxes on them. This was especially true in so-called "bridge" states which had small resident vehicle populations. The development of proration helped put an end to this hindrance on interstate commerce. A study in 1954 by the Institute of Traffic and Transportation Engineering of the University of California demonstrated that proration resulted in the same fiscal impact as did mileage or ton-mile taxes, but that proration was less costly to administer and promoted cooperation between states.

The next major problem with adverse tax treatment of interstate vehicles came in the regulatory area. States were requiring registration of authorities to do business in interstate commerce and were attaching exorbitant fees to such registration. Their purpose was twofold: to make interstate carriers bear a greater tax burden and to deter thereby competition with local carriers. Much of the regulatory fee problem was defused by P.L. 89-170 which set maximum fees for registration of authorities.

Today, interstate trucking in the U.S. is faced with a resurgence of ton-mile tax proposals and a sudden proliferation of expensive fees for fuel tax decals, which are not borne by local vehicles. If the history of highway user taxation shows us anything, it shows us that problems do not go away. For a motor vehicle registration agreement to work requires constant monitoring of all taxes, not just registration fees. While the agreements may deal only with registration fees, they are based on an implicit understanding of fairness in taxation. This is the problem area the CAVR, and all agreements, will face in the future.

There are two areas of change the CAVR will also be facing in the future. One is the changing structure of the trucking industry. The other, the changing nature of truck transportation.

The changing structure of the trucking industry, at least in the U.S., has seen in recent years the growth of special commodity divisions within major motor carriers. These special commodity fleets are mostly made up of non-unionized owner/operators on lease to the motor carriers. At the same time, the new federal regulatory scheme has eased entry into interstate commerce for the small carrier and the single truck owner/operator. Owner/operators and independent truckers thus have a new presence, both in terms of numbers and importance, in the U.S. trucking industry. That presence is being felt in Washington, D.C. and in the IRP. Federal agencies, responsible for influential studies of the trucking industry, seem to regard the owner/operator as the archetypal trucker, with the result that federal studies concentrate on owner/operator problems. Partly due to this federal interest in the owner/operator, member states in the IRP are considering a series of changes in the Plan to better accommodate the owner/operators. These changes, which will require some formal votes for implementation, include quicker refunds on unused registrations, reciprocity for the so-called "hunter's permits" which allow an unladen owner/operator to move between leases to different motor carriers, and, most significantly, the option for an owner/operator to register in his own name and be responsible for his own miles even though under long-term lease to a motor carrier. It should take about a year for the normal voting process to be completed in the IRP to bring about these changes related to owner/operators, but I anticipate they will be made.

Another growing segment of the trucking industry is the leasing companies. The IRP already has special registration options available to these companies, but another change may be on the way.

Sympathy was expressed at a recent IRP administrators' meeting for changing the definition of a "rental fleet" from five down to one vehicle. While this was the first mention that I have heard of such a proposal, you can clearly see the direction both the owner/operator and the leasing changes are taking the IRP: the former distinctions-between fleets and single vehicles, owners and operators, lessees and lessors are all becoming indistinct as the operational, ownership and record keeping characteristics of the trucking industry change. I make no judgments on these changes, other than that they are on the horizon in the IRP and most probably will be felt in the CAVR in the future.

The other change on the horizon derives from the changing nature of truck transportation. Just as in years past when vehicles first crossed state lines in significant numbers, so today we are seeing burgeoning international truck traffic in North America. If you have followed the trucking industry newsletters in the U.S. and read articles on the effects of the recently passed Motor Carrier Act of 1980, you will have noticed U.S. trucking leaders complaining that Mexican carriers have been granted freer entry to the U.S. market under the new regulatory scheme without corresponding freedom of entry for U.S. carriers into Mexico. If traffic between the U.S. and Mexico is significant enough to draw such interest, then how much more significant must be the international truck traffic between Canada and the U.S., and how soon must some arrangement be worked out to handle international apportionment of registration fees. The change to be faced by the CAVR, then, is a bridging agreement or other accommodation with the IRP.

There are many differences between the CAVR and the IRP, but most of them reflect the difference in age of the two agreements; the IRP has had time to experience difficulties and to finely tune the agreement and its administration to meet them. As I mentioned, though, changes are on the horizon for both agreements, so it may be too early to speculate on how all the detailed aspects of the two will be made to mesh.

Two major differences will need to be resolved, however. The IRP utilizes the so-called "base state" administrative approach where what the CAVR labels the "plate jurisdiction" handles all the paperwork, calculations and fees for every jurisdiction named on an application. An IRP registrant is thus required to file only one application, the one to its base state. The CAVR approach, on the other hand, follows the Uniform Agreement in requiring separate applications to each jurisdiction. The IRP administrators are particularly proud of their base state approach, but there may be constitutional barriers to full Canadian participation in interjurisdictional transfer of funds. The middle ground may lie in a clearinghouse or account for transfer of these funds.

The other major difference between the CAVR and the IRP is in the definition of "total distance." In the CAVR, total distance means the kilometres operated within member jurisdictions. This is often termed the "compact miles" approach in the U.S. because it includes only

those operations in jurisdictions which are members of the compact or agreement. In the IRP, the definition of total distance covers all operations by the registered fleet, whether in jurisdictions which are IRP members or not. As membership in the CAVR and the IRP expand, these definitional differences will become somewhat less significant, but ultimately there must be a resolution for the two agreements to fully mesh.

The overriding question on the future of CAVR and the IRP is whether there are constitutional limitations which would prohibit their combining. This question has been raised on both sides of the border and I will not second-guess your own constitutional experts as to the limitations from the Canadian side.

From the U.S. side, there appear to be two possible constitutional limitations, the "Treaty Clause" and the "Compact Clause." Both are found in Subdivision 1 of Article 1, section 10 of the U.S. Constitution. The Treaty Clause reads,

"No state shall enter into any treaty, alliance or confederation.."

The Compact Clause says,

"No state shall, without the consent of Congress,...enter into any agreement or compact with another state, or with a foreign power..."

Notice that the Compact Clause admits of possible Congressional approval while the Treaty Clause brooks no exception to its prohibition. The reason for this difference is the same reason that the U.S. Constitution saw fit to distinguish treaties from compacts. A treaty, like an alliance or confederation, is an agreement between sovereign nations generally on matters of a political nature. The Constitution, designed to unite the several states, could not allow states to act like independent nations and enter into treaties. A compact, on the other hand, may simply deal with matters of administrative convenience. The Constitution allows Congressional approval of compacts, and, as I shall discuss, the U.S. Supreme Court has interpreted the Compact Clause more liberally. Given the distinction between treaties and compacts, it seems clear to me that a bridging agreement between the CAVR and the IRP, or a meshing of the two, would be considered a compact and not a treaty. A similar opinion was expressed by the New York State Attorney General when considering whether his state could enter into the Non-Resident Violator Compact with Canadian provinces.

If the merger of the CAVR and the IRP is properly defined a compact, I see three ways in which U.S. constitutional problems may be avoided. First, Congressional approval of an agreement would, of course, obviate any constitutional problems. The U.S. DOT has taken a close interest in the IRP; however, any Congressional action can be a minefield and opening an agreement to the inspection of Congress may be safe only when more states have joined the IRP.

Second, a merger of the CAVR and the IRP could be regarded as a reciprocity agreement which the U.S. Supreme Court has held as being outside the restrictions of the Compact Clause. The IRP states that it is a reciprocity agreement, but some would argue that the affirmative actions required of a member (auditing, computation and collection of fees of other members) take IRP out of that realm.

Third, the merger could be considered a compact which does not require Congressional approval under the 1978 U.S. Supreme Court decision in United States Steel Corporation v. Multistate Tax Commission. There the Supreme Court held that the proper test as to whether a compact requires Congressional approval is whether it tends to increase the political power of the states in such a way as to encroach upon or interfere with the supremacy of the United States. Licensing of motor vehicles has always been a state function and the participation of British Columbia in the Uniform Agreement and of Alberta in both the IRP and the Uniform Agreement has not caused Congressional or judicial concern. On the other hand, a full-fledged Canada-U.S. agreement as the CAVR-IRP combination might be too much for Congress or the courts to pass by.

By one means or another, I believe the CAVR and the IRP must, and eventually will, combine or achieve compatibility through a bridging agreement. To reach that point, the CAVR and the IRP must resolve the two major differences between them, both must face a changing trucking industry, and both must hold firmly to the principle of fairness in all areas of highway user taxation so that the progress made in motor vehicle registration agreements is not undermined elsewhere. A tall order, perhaps, but I believe you have already crossed taller barriers in adopting the CAVR and I am certain that you can continue to meet the changes and challenges of progress.

Thank you.

ALLOCATION DE M. WARREN HOEMANN, CONSEILLER GÉNÉRAL,
WESTERN HIGHWAY INSTITUTE, SAN BRUNO (CALIFORNIE),
À L'ATELIER SUR LE CAMIONNAGE INTERNATIONAL
DE LA CONFÉRENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ,
LE 17 JUIN 1981, CHÂTEAU FRONTENAC, QUÉBEC

Je vous sais gré de m'avoir invité à vous parler aujourd'hui de la réciprocité en matière d'immatriculation des véhicules automobiles. J'aimerais revoir avec vous le chemin parcouru et jeter un coup d'oeil aux perspectives d'avenir en matière d'ententes de réciprocité.

Permettez-moi d'abord de vous expliquer un peu ce qu'est le Western Highway Institute. Fondé en 1947, il offre des services de recherche technique à l'industrie du camionnage dans les 11 États de l'Ouest des États-Unis, en Alaska, à Hawaï, ainsi que dans quatre provinces canadiennes, soit l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Manitoba et la Saskatchewan, et au Yukon. Le WHI effectue des recherches dans le secteur du génie, de la taxation et de l'immatriculation des véhicules qui circulent dans plus d'un État. Le WHI n'étant ni un organisme qui prend des décisions ni un groupe de pression, mes commentaires sont fondés uniquement sur nos recherches et notre expérience dans le domaine en question.

L'année 1947 fut marquée non seulement par la mise sur pied du WHI, mais également par le fait que, pour la première fois, les problèmes de taxation et d'immatriculation des véhicules circulant dans plus d'un État ont eu une importance considérable aux États-Unis. Avant la Seconde guerre mondiale, le nombre de véhicules circulant dans plus d'un État et le volume du commerce entre États par véhicules automobiles étaient minimes comparativement à ce qu'ils sont aujourd'hui. Les administrateurs des bureaux des véhicules automobiles des États réglaient généralement entre eux les problèmes d'immatriculation et de taxation des véhicules qui circulent dans plus d'un État, au moyen d'ententes de réciprocité officielles et officieuses.

Prise dans son sens véritable, la réciprocité est un échange de privilèges de valeur égale. Dans le cas de l'immatriculation des véhicules qui circulent dans plus d'un État, les administrateurs de chacun de ces États reconnaissaient l'importance du commerce entre États pour l'économie de leur propre État, et ils étaient disposés à accorder aux véhicules automobiles immatriculés dans un autre État le privilège d'emprunter les routes sur leur territoire en échange du même privilège pour les véhicules immatriculés chez eux. Les véhicules automobiles dûment immatriculés dans un État pouvaient alors circuler sur les routes d'un autre État sans autre forme d'immatriculation et sans avoir à acquitter d'autres frais d'immatriculation lorsque ce genre de réciprocité, souvent appelée réciprocité "symétrique" existait entre les deux États.

De nos jours, le mot "réciprocité" s'applique également à d'autres modalités d'immatriculation, notamment le Plan d'immatriculation international (P.I.I.) ou l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules (E.C.I.V.), qui prévoient la répartition des frais d'immatriculation entre les administrations. Ces ententes sont fondées sur un principe de réciprocité plus avant-gardiste que celui de la réciprocité "symétrique" adopté à l'origine par les administrations. Malgré tout, certains soutiennent encore que la réciprocité "symétrique" est la meilleure et que le camionneur a de fait le droit fondamental de se rendre où il le désire avec une seule plaque d'immatriculation. Toutefois, la réciprocité n'est pas un droit, mais une question de jurisprudence ou de politique. La Cour suprême des États-Unis a continuellement affirmé, depuis la cause Hendrick c. Maryland en 1915, que les États ont le pouvoir d'immatriculer et de taxer de façon juste et raisonnable les véhicules d'un autre État qui circulent sur leur territoire. Puisqu'aux États-Unis, ce sont les États et non le gouvernement fédéral qui sont propriétaires des routes et qui sont chargés de leur entretien, ils ont le pouvoir d'exiger l'immatriculation de tout véhicule d'un autre État qui franchit leurs frontières. La réciprocité, quelle qu'en soit la forme, n'existe que parce qu'elle est permise par les lois de l'État et que les administrateurs de cet État en ont fait leur politique.

Comme je l'ai mentionné, la réciprocité est un échange de privilèges égaux. Après la Seconde guerre mondiale, cet échange devint excessivement difficile. Au cours des années d'après-guerre, on a assisté à un essor considérable du commerce entre États, et tout spécialement du transport par véhicules automobiles entre les États. Le nombre accru de véhicules provenant d'autres États et la nécessité d'accroître les recettes tirées des taxes routières ont mis en relief les lacunes inhérentes de la réciprocité.

La réciprocité exigeait qu'on détermine le lieu de résidence légal afin que l'administrateur de l'État puisse savoir qui y était admissible. Cette tâche, facile dans le cas des véhicules de tourisme, s'avéra trop compliquée en présence d'un nombre exorbitant de véhicules commerciaux d'autres États et de multiples complications au chapitre de la propriété, de l'exploitation et de la résidence.

La réciprocité pouvait difficilement s'adapter, par ailleurs, aux divers barèmes de taxes routières mis en place par les États parce que l'échange de privilèges égaux était difficile à calculer et, à plus forte raison, à appliquer. Ces barèmes de taxes routières variaient selon les besoins financiers particuliers des divers États et selon leurs sources de recettes.

Les mêmes constatations valent encore aujourd'hui. Les besoins de recettes routières des États varient en fonction de l'étendue du réseau de routes, de la géographie, du climat, de la population (les autoroutes urbaines étant de loin les plus dispendieuses) et d'autres facteurs. Leurs recettes routières dépendent du nombre de véhicules résidants, du nombre de véhicules qui viennent d'autres États, du genre de véhicules et des exploitations auxquelles ils se consacrent. En outre, tous ces facteurs sont soumis aux principes économiques de l'État. Il n'est pas surprenant que les États aient établi des systèmes et des niveaux de taxes routières différents. Il est également indéniable que seuls les États sont en mesure d'établir et d'ajuster leurs barèmes et leurs niveaux de taxes routières pour satisfaire équitablement leurs besoins dans cette situation complexe.

Ce contexte prévaut toujours. Au cours des années d'après-guerre, la réciprocité ne suffisait plus.

Enfin, la réciprocité entre de nombreux États était souvent fondée sur des ententes officieuses entre des administrateurs qui, souvent, n'étaient pas légalement habilités à conclure de pareilles ententes. Par conséquent, de simples divergences d'opinions entre individus ou des contestations juridiques des ententes pouvaient interrompre le commerce entre États.

Cette longue récapitulation des lacunes de la réciprocité est nécessaire pour en démontrer non seulement les limites, mais également pour souligner le chemin parcouru depuis 1947.

Le premier grand pas vers la simplification de l'immatriculation des véhicules qui circulent dans plus d'un État, du moins en ce qui concerne l'Ouest des États-Unis, fut fait en 1954, lorsque le Western Interstate Committee on Highway Policy Problems, de la Western Conference of the Council of State Governments, une organisation de législateurs des États, s'est réuni à Gearhart (Oregon) et a adopté le "Statement on Taxation of Heavy Interstate Motor Vehicles" mieux connu sous le nom de Déclaration de Gearhart.

La Déclaration établissait deux principes majeurs: chaque État a le pouvoir et le droit d'établir son propre système de taxation des usagers du réseau routier, mais les États peuvent collaborer à la mise en place d'un système en vertu duquel les véhicules qui circulent dans plus d'un État peuvent régler facilement les taxes qui leur sont imposées. Toutefois, cette collaboration reposait sur le fait que la taxation de véhicules circulant dans plus d'un État ne constituait pas un élément déterminant du régime de taxes routières imposées aux usagers. En d'autres mots, une collaboration entre différents régimes de taxation n'était possible que si les véhicules locaux et ceux qui circulent dans plus d'un État acquittaient leurs taxes et leurs redevances en fonction d'un même barème de taxes.

La Déclaration de Gearhart recommandait que l'immatriculation des véhicules circulant dans plus d'un État se fasse en suivant le principe de la répartition au prorata, appelé également immatriculation proportionnelle. Je suis sûr que vous connaissez cette théorie puisqu'elle sert de fondement à l'E.C.I.V. Les véhicules qui circulent dans plus d'un État versent à chacun de ces États un pourcentage des frais d'immatriculation annuels du parc en vertu du régime de taxation de chaque État. Le pourcentage est calculé en fonction du nombre de milles parcourus par le parc dans chaque État, par rapport au nombre total de milles parcourus, dans le cas du PII, ou au nombre de milles parcourus au Canada, dans le cas de l'E.C.I.V. Les taxes sur le carburant et les autres taxes sont réglées de la façon habituelle.

La répartition des frais d'immatriculation au prorata puise ses fondements juridiques dans une série de jugements de la Cour suprême des États-Unis, approuvant la répartition au prorata des taxes foncières sur le matériel itinérant des sociétés de chemin de fer. Dans les deux cas, on s'est servi des dossiers d'exploitation, se rapportant notamment au nombre de milles parcourus, pour évaluer le temps moyen passé dans un État par un véhicule ou un wagon de chemin de fer circulant dans plus d'un État. Après tout, les frais d'immatriculation des véhicules servent à obtenir le privilège d'emprunter les routes, et ce privilège est évalué en termes de temps et non d'utilisation.

Un système de répartition des frais d'immatriculation au prorata, s'il est bien appliqué, oblige le transporteur à verser à une administration une somme égale à celle qu'il aurait eu à acquitter s'il avait affecté un parc distinct uniquement à ses opérations dans cette administration. La répartition au prorata accorde cependant aux transporteurs la liberté d'utiliser son parc entier au besoin, et l'administration obtient ainsi une façon ordonnée de traiter les véhicules des autres administrations et, dans la plupart des cas, des recettes accrues puisque les transporteurs ont tendance à désigner au prorata un plus grand nombre de véhicules afin de profiter de la liberté d'exploitation élargie.

Le Uniform Vehicle Registration Proration and Reciprocity Agreement, mis en oeuvre en 1955, était l'aboutissement logique de la Déclaration de Gearhart et du système de répartition au prorata qu'elle recommandait. Cet accord, souvent appelé Uniform Agreement Western Prorate, ou Compact, compte 24 adhérents. Vingt ans plus tard, le Plan d'immatriculation international est né, et il regroupe aujourd'hui 27 adhérents. Il y a d'ailleurs de fortes chances que ce nombre s'accroisse au cours des prochaines années. Le P.I.I. fonctionne selon le même principe juridique, répartition au prorata ou immatriculation proportionnelle, que le Uniform Agreement, mais il est plus simple du fait qu'il permet, pour un parc circulant dans plus d'un État d'obtenir l'immatriculation dans un seul État et d'attribuer à chaque véhicule une seule plaque et une seule fiche. Toutes ces réalisations sont le fruit de la collaboration entre les États.

Grâce à la mise en oeuvre de l'E.C.I.V., vous ajoutez un chapitre à la longue liste des progrès accomplis dans le secteur de l'immatriculation des véhicules automobiles. Cette évolution, amorcée avec les ambiguïtés de la réciprocité "symétrique", a passé le stade des premières réalisations en matière de répartition au prorata, puis du Uniform Agreement, pour atteindre le degré de perfectionnement actuel du P.I.I. L'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules mérite de figurer parmi ces réalisations, et vous pouvez à juste titre en être fiers. Vous avez courageusement pris la bonne décision. Il a fallu aux États-Unis plus de 30 ans de tâtonnements avec les systèmes et les ententes d'immatriculation des véhicules automobiles pour en arriver au P.I.I. actuel. Vous avez effectué le même cheminement d'une seule enjambée avec l'E.C.I.V. Certains diront qu'il s'agit là d'un élan de conviction, mais je crois plutôt que c'est un geste courageux inspiré par l'expérience. De la part de tous ceux qui oeuvrent dans le domaine depuis longtemps, qu'il me soit permis de vous souhaiter la bienvenue à l'avant-garde.

Progrès signifie changement, et s'il est une chose que 30 ans de progrès dans le domaine de l'immatriculation de véhicules automobiles nous ont apprise, c'est que les changements vont continuer. Vous, les responsables de l'E.C.I.V., devez admettre que vous aurez à faire face à des problèmes et à des changements si vous voulez demeurer à l'avant-garde. Essayons d'entrevoir l'avenir, et examinons un problème et deux changements auxquels l'E.C.I.V. devra certainement s'attaquer.

Le problème était déjà soulevé en 1954 dans la Déclaration de Gearhart, et, depuis cette époque, il a toujours jeté une ombre sur les ententes d'immatriculation des véhicules automobiles; la collaboration entre administrations en matière de taxation des véhicules automobiles n'est possible que si les véhicules des autres administrations ne sont pas considérés comme une source spéciale de recettes fiscales. Le Uniform Agreement issu de la Déclaration de Gearhart ainsi que le P.I.I. et l'E.C.I.V. ont traité uniquement aux droits et aux taxes d'immatriculation des véhicules, et ne font aucunement état du deuxième palier de taxes, comme les taxes sur le carburant, ou du troisième palier de taxes, comme les taxes au millage. Le principe de la Déclaration de Gearhart demeure toutefois valable: la collaboration en matière d'immatriculation des véhicules automobiles ne peut survivre si l'on transmet tout simplement le fardeau fiscal sur les véhicules des autres administrations dans les domaines connexes.

Il y a, aux États-Unis, une multitude d'exemples où le traitement fiscal réservé aux véhicules d'autres États diffère de celui dont jouissent les véhicules locaux. Lorsque les véhicules circulant dans plus d'un État sont devenus un phénomène courant aux États-Unis, de nombreux États ont cherché à leur imposer des taxes au millage ou des taxes tonnes-milles. Cette attitude était tout particulièrement marquée dans les États dits "de passage" où le nombre de véhicules locaux était restreint. Avec la répartition au prorata, on a contribué à mettre un terme à cette entrave imposée au commerce entre États. Une étude effectuée en 1954 par l'Institute of Traffic and Transportation Engineering, de l'Université de la Californie, révélait que la répartition au prorata a la même incidence fiscale que les taxes au millage ou les taxes tonnes-milles, alors qu'elle coûte moins cher à administrer et qu'elle favorise la collaboration entre les États.

Un autre problème majeur provoqué par le traitement fiscal défavorable réservé aux véhicules circulant dans plus d'un État s'est manifesté dans le domaine de la réglementation. Des États exigeaient l'obtention d'un permis d'exploitation commerciale dans plus d'un État, et ce permis n'était accordé qu'à un prix exorbitant. Ils visaient ainsi un double objectif: faire assumer un fardeau fiscal plus lourd aux transporteurs circulant dans plus d'un État et nuire ainsi à la concurrence livrée aux transporteurs locaux. Le problème des droits d'immatriculation fut en grande partie réglé par le règlement P.L. 89-170 qui établissait un maximum pour les frais d'obtention des permis.

De nos jours, dans le domaine du camionnage entre États, on assiste à une recrudescence des projets de taxes tonnes-milles et à une prolifération soudaine de coûteuses vignettes de taxes sur le carburant, alors que les véhicules locaux en sont exemptés. S'il est une leçon que l'on peut tirer de l'évolution de la taxation imposée aux usagers des routes, c'est que les problèmes ne disparaissent pas d'eux-mêmes. Une entente d'immatriculation des véhicules automobiles ne peut faire oeuvre utile que si l'on contrôle constamment toutes les taxes, et non pas seulement les droits d'immatriculation. Les ententes peuvent ne traiter que des frais d'immatriculation, mais elles n'en sont pas moins fondées sur le principe de l'équité de la taxation. L'E.C.I.V. et tous les accords devront faire face à ce problème à l'avenir.

L'ECIV se heurtera également à des changements dans deux autres secteurs. Il s'agira, en premier lieu, des changements au niveau de l'organisation de l'industrie du camionnage et, en deuxième lieu, des changements au niveau des méthodes de transport par camion.

L'évolution de l'organisation de l'industrie du camionnage, du moins aux États-Unis, a été marquée au cours des dernières années par la place accrue que les principaux transporteurs ont accordée à des divisions de marchandises spéciales. Ces parcs pour marchandises spéciales sont pour la plupart constitués de propriétaires-exploitants non syndiqués qui louent leurs services aux transporteurs. Parallèlement la nouvelle réglementation fédérale facilite l'accès au commerce entre États pour les petits transporteurs et pour les propriétaires-exploitants qui utilisent un seul camion. Ainsi, les propriétaires-exploitants et les camionneurs indépendants font sentir leur présence, tant en termes de nombre que d'importance, dans l'industrie du camionnage aux États-Unis. Ce nouveau rôle est pris en considération par Washington et par le P.I.I. Les organismes fédéraux qui effectuent des études majeures sur l'industrie du camionnage semblent considérer le propriétaire-exploitant comme le camionneur typique et par conséquent, les études fédérales se concentrent sur les problèmes du propriétaire-exploitant. En raison notamment de cet intérêt fédéral à l'égard du propriétaire-exploitant, les États membres du P.I.I. songent à apporter au Plan une série de modifications conçues en fonction des propriétaires-exploitants. Ces modifications, dont la mise en oeuvre devra être approuvée au moyen d'un vote officiel, comprennent des remboursements plus rapides pour les immatriculations inutilisées, la réciprocité pour les "permis de chasse" qui autorisent un propriétaire-exploitant à passer, entre les baux de location, d'un transporteur à l'autre, et, surtout, l'option offerte au propriétaire-exploitant d'immatriculer le véhicule à son propre nom et d'assumer la responsabilité de son propre millage, même si le véhicule est loué à long terme à un transporteur. Il faudra environ un an avant que le processus de vote normal soit complété et que le P.I.I. puisse apporter les changements prévus à l'intention des propriétaires-exploitants, mais je prévois que ces changements s'effectueront.

Les sociétés de location sont un autre secteur de l'industrie du camionnage qui est en plein essor. Le P.I.I. offre déjà des options d'immatriculation spéciales à ces sociétés, mais un autre changement est peut-être déjà en voie de se concrétiser.

Au cours d'une récente réunion des administrateurs du P.I.I., on a bien accueilli l'idée de modifier la définition d'un "parc de location" en réduisant de cinq à un le nombre de véhicules. C'est la première fois que j'entendais une proposition de ce genre, mais vous voyez clairement l'orientation que les modifications relatives aux propriétaires-exploitants et à la location tendent à donner au P.I.I. Les anciennes distinctions entre un parc et un véhicule unique, entre un propriétaire et un exploitant ainsi qu'entre un locataire et un propriétaire disparaissent au fur et à mesure que changent les modalités d'exploitation, de propriété et de tenue des dossiers dans l'industrie du camionnage. Je ne porte aucun jugement sur ces changements, je dis tout simplement qu'ils s'annoncent dans le cas du P.I.I., et que l'E.C.I.V. en ressentira fort probablement les effets.

L'autre changement qui se dessine découle de l'évolution des méthodes de transport par camion. Tout comme on a vu par le passé s'accroître le nombre de véhicules traversant les frontières des Etats, l'on assiste de nos jours à une augmentation des échanges internationaux par camion en Amérique du Nord. À la lecture des bulletins de nouvelles de l'industrie du camionnage aux Etats-Unis et des articles sur les incidences de la Motor Carrier Act, adoptée en 1980, vous aurez constaté que les chefs de file de l'industrie du camionnage aux Etats-Unis se plaignent du fait que la nouvelle réglementation facilite l'accès des transporteurs mexicains au marché américain sans que les transporteurs américains n'obtiennent une facilité d'accès analogue au Mexique. Or, si les échanges entre les Etats-Unis et le Mexique sont assez importants pour susciter un pareil intérêt, que dire de la valeur que doit revêtir le camionnage international entre le Canada et les Etats-Unis et de l'urgente nécessité d'établir des dispositions qui régleront la répartition internationale des frais d'immatriculation. L'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules devra donc s'adapter à ce changement, par le truchement d'un accord complémentaire quelconque avec le P.I.I.

Il existe de nombreuses différences entre l'E.C.I.V. et le P.I.I., mais la plupart s'expliquent par la différence d'âge entre les deux. Le P.I.I. a subi l'épreuve du temps et on en a rajusté les modalités et l'administration pour surmonter les difficultés. Toutefois, comme je l'ai mentionné, les deux ententes devront faire face aux changements qui paraissent à l'horizon, et il serait peut-être prématuré de chercher dès maintenant dans les détails les liens qui seront établis entre les deux régimes.

Il faudra cependant concilier deux différences majeures. Le P.I.I. utilise le principe administratif de "l'État d'origine", tandis que ce que l'E.C.I.V. appelle la "juridiction délivrante" s'occupe de tous les documents, calculs et frais pour chaque administration nommée sur la formule de demande. Ainsi, le requérant du P.I.I. ne soumet qu'une seule demande à son État d'origine, contrairement au requérant de l'E.C.I.V. pour qui, tout comme dans le cas du Uniform Agreement, il faut soumettre une demande distincte à chaque administration. Les administrateurs du P.I.I. sont particulièrement satisfaits du principe de l'État d'origine, mais certaines dispositions constitutionnelles font peut-être obstacle à une participation canadienne complète au transfert de fonds entre administrations. Le compromis serait peut-être d'établir un point de contrôle ou un compte pour le transfert de ces fonds.

L'autre différence majeure entre l'E.C.I.V. et le P.I.I. est la définition de "distance totale". L'entente canadienne définit la distance totale comme étant le nombre de kilomètres parcourus à l'intérieur des administrations membres. Aux États-Unis, cette formule s'appelle souvent le "nombre de milles à l'intérieur du pacte" parce qu'elle ne comprend que la distance parcourue dans les administrations membres du pacte ou de l'entente. Le P.I.I. définit la distance totale comme étant le nombre total de milles que le parc immatriculé parcourt dans toutes les administrations, qu'elles soient membres ou non du P.I.I. Au fur et à mesure qu'augmentera le nombre d'adhérents à l'E.C.I.V. et au P.I.I., la différence entre ces définitions perdra quelque peu de son importance, mais il faut malgré tout trouver une solution si l'on veut relier complètement les deux ententes.

La question primordiale pour l'avenir de l'E.C.I.V. et du P.I.I. est de savoir s'il existe des obstacles constitutionnels susceptibles d'en empêcher le jumelage. La question a été soulevée des deux côtés de la frontière, et je n'entends pas ici commenter les conclusions des experts constitutionnels canadiens quant aux limites qu'il y a dans votre pays.

Pour ce qui est des États-Unis, il semble qu'il puisse y avoir deux empêchements constitutionnels, c'est-à-dire la "Treaty Clause" et la "Compact Clause". Les deux sont contenues à l'alinéa I, paragraphe 1, de l'article 10 de la Constitution des États-Unis. La "Treaty Clause" stipule qu'aucun État ne doit contracter un traité ou une alliance ou devenir membre d'une confédération, et la "Compact Clause" précise qu'aucun État ne doit conclure une entente ou un pacte avec un autre État ou avec une puissance étrangère sans le consentement du Congrès.

Il est à souligner que la "Compact Clause" prévoit la possibilité d'une approbation du Congrès tandis que la "Treatly Clause" ne souffre aucune exception à l'interdiction. La raison de cette différence est la même que celle qui amène la Constitution des États-Unis à faire la distinction entre un traité et un pacte. Un traité, comme une alliance ou une confédération, est une entente entre pays souverains sur des questions qui ont généralement un caractère politique. La Constitution, destinée à unir plusieurs États, ne pouvait tolérer que les membres se comportent comme des pays indépendants en ratifiant des traités. Par ailleurs, un pacte peut ne traiter que de questions administratives. La Constitution permet donc au Congrès d'approuver les pactes et, comme je vais l'expliquer, la Cour suprême des États-Unis a interprété la "Compact Clause" avec plus de souplesse. La distinction étant établie entre un traité et un pacte, il me semble clair que tout accord complémentaire reliant l'E.C.I.V. et le P.I.I. ou les jumelant serait considéré comme un pacte et non comme un traité. Le procureur général de l'État de New York a formulé une opinion semblable lorsqu'il a été appelé à déterminer si son État pouvait conclure avec des provinces canadiennes un pacte sur les infractions commises par des non-résidents.

Si le jumelage de l'E.C.I.V. et du P.I.I. était bel et bien défini comme un pacte, je vois trois façons d'éviter les problèmes constitutionnels aux États-Unis. En premier lieu, l'approbation de l'entente par le Congrès éliminerait évidemment tout problème constitutionnel. Le département des Transports des États-Unis a manifesté un grand intérêt pour le P.I.I.; toutefois, entreprendre une démarche auprès du Congrès, c'est s'aventurer sur un terrain plein d'embûches, et il serait peut-être prudent de ne le saisir de l'entente que lorsqu'un plus grand nombre d'États auront adhéré au P.I.I.

Deuxièmement, le jumelage de l'E.C.I.V. du P.I.I. pourrait être considéré comme un accord de réciprocité, et la Cour suprême des États-Unis a affirmé que ce genre d'accord échappe aux restrictions de la "Compact Clause". Le P.I.I. se définit lui-même comme étant un accord de réciprocité, mais certains pourraient soutenir que le P.I.I. ne peut prétendre à ce titre en raison des activités imposées aux membres (vérification, calcul et perception de frais auprès des autres membres).

Troisièmement, le jumelage pourrait être considéré comme un pacte ne nécessitant pas l'approbation du Congrès, en vertu de la décision rendue en 1978 par la Cour suprême des États-Unis dans la clause United States Steel Corporation c. Multistate Tax Commission. La Cour suprême avait alors conclu que pour déterminer si un pacte nécessite l'approbation du Congrès, la formule appropriée consiste à vérifier si ce pacte

tend à accroître les pouvoirs politiques des États d'une façon qui constitue un empiètement ou un obstacle par rapport à la suprématie des États-Unis. L'immatriculation des véhicules automobiles relève depuis toujours des États, et la participation de la Colombie-Britannique au Uniform Agreement et de l'Alberta au P.I.I. ainsi qu'au Uniform Agreement n'a jamais inquiété le Congrès ou du pouvoir judiciaire. Par contre, le Congrès et les tribunaux pourraient fort bien être incapables de laisser passer une entente canado-américaine en bonne et due forme comme le jumelage de l'E.C.I.V. et du P.I.I.

Quoi qu'il en soit, je crois que le jumelage ou l'harmonisation de l'E.C.I.V. et du P.I.I. au moyen d'un accord établissant des liens entre eux, c'est une chose nécessaire, voire inévitable. Pour en arriver là, il faudra concilier les deux grandes différences entre l'E.C.I.V. et le P.I.I., il faudra s'adapter à l'évolution de l'industrie du camionnage, et il faudra respecter à tout prix le principe de l'équité dans tous les secteurs de la taxation visant les usagers du réseau routier, afin que les progrès accomplis au chapitre des ententes sur l'immatriculation des véhicules ne puissent être neutralisés par des mesures adoptées dans d'autres secteurs. Il s'agit sans doute là d'une tâche considérable, mais je crois que vous avez surmonté des obstacles plus difficiles en adoptant l'E.C.I.V., et je suis sûr que vous pourrez continuer de répondre aux changements et aux défis qui accompagnent le progrès.

Je vous remercie.

CANADIAN CONFERENCE OF TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Regulatory Changes in the United States and
their impact on International Trucking

Interstate Commerce
Commission

Quebec (Quebec)
June 16 - 18, 1981

REGULATORY CHANGES IN THE UNITED STATES AND
THEIR IMPACT ON INTERNATIONAL TRUCKING

by Donald J. Shaw, Jr.

The economic regulation of trucking in the United States has undergone great changes in the last few years. The greatest changes have occurred since passage of the Motor Carrier Act of 1980 in July of last year.

On June 10, 1981, a subcommittee of the Congress of the United States heard initial oversight testimony from the Interstate Commerce Commission about progress in implementation of the Act, and the changes that have occurred within the industry as a result. My remarks are based on that testimony.

It was, in one sense, a year of great turmoil for the industry. They were confronted weekly with new rules and policies, or the modification or deletion of old rules. Many of the changes represented increased opportunities--if not to expand business, at least to conduct business under fewer regulatory constraints. This, of course, is a two-edged sword. New opportunities of necessity coexist within an atmosphere of greater competition from other aggressive carriers.

My main interest here today is to relate some of the tentative conclusions of the Commission on the early effects of lessened regulation. My own view is that it is still too soon to tell with any great degree of confidence what the future

was also one of general economic turmoil, with volatile, and generally rising interest rates, accompanied by a downturn in the economy. In addition, many of the changes have only recently occurred. For example, while nearly 3,000 new carriers have applied to the Commission for authority, it is too early to tell what impact their operations will eventually have on the rest of the industry. They will face stiff competition from existing carriers, many of whom have received extensive additional operating authorities.

As I go through a summary of some of the more important changes, you might note how the United States responded to the perceived need for regulatory reform by loosening competitive restraints in a wide variety of areas. These affected all segments of the industry, including private carriage.

Prior to passage of the Act, many predicted that regulatory reform would benefit shippers because of added carrier competition. Our records show that, on the whole, complaints to the ICC about property carriers have decreased in the last year. While tonnage was 20 percent less, complaints were down 31 percent.

The supply of carriers has increased dramatically. At the end of 1979, there were 17,083 trucking firms regulated by the ICC. At the end of 1980, the number had increased to 18,405. This trend should continue in the near future. Almost 3,000 new carriers have applied for authority since passage of the new Act in July 1980, and many applications are still pending.

Supply is also influenced by the many existing carriers which have received greatly expanded authorities. Since January of this year, over 2,700 applications have been filed to remove unreasonable and excessively narrow restrictions from existing authorities.

I should point out that the restriction removal program will have some effects on U.S.-Canadian traffic. Under the program, restrictions in existing authorities which specify Canadian destinations or origins to be served, or which designate specific ports of entry, may be removed. So, where a certificate describes a specific port of entry along the international boundary line within a state, the revised certificate would allow the carrier to use any convenient port of entry in the state.

A number of carriers have filed for nationwide, general commodities authority. The latest figure, for April 1981, shows about 123 of these applications. Most are still undergoing processing, but so far about 3 out of 4 have been granted at the preliminary decisional stage.

In addition to these nationwide grants, motor carriers are applying for other broad, unencumbered authorities in record number. Before the Act, the typical application was to serve a single shipper to a group of states in the transportation of a single commodity. Commonly, you might have seen an application for bakery products, from a named facility, to a group of ten or so states. A typical application may now be from an entire

county or state, or between points in several states, and the commodity description would be the generic term "foodstuffs." The grant rate hovers above 95 percent, and frequently reaches 99 percent for given months.

In addition, 608 businesses have filed notices to expand their private carriage activities by performing for-hire intercorporate transportation for their 100-percent-owned subsidiaries.

Raw numbers alone, however, do not tell a full story. The Commission's testimony attempts to interpret these figures with some internally generated studies on the nature of service changes.

A central issue when the Act was under debate was whether service to small communities would suffer. It was reasoned that increased flexibility in entry would result in an abandonment of some small town service. However, in a survey mailed to shippers in small communities, the initial results are that service has either not changed, according to 85 percent, while 13 percent say it has improved. The Commission cannot be sure that the level of service will always be as high, but there is reason to believe that small communities will continue to receive service.

Additional carriers, it was theorized, would act in some circumstances to drive down rates, as competition for existing freight increased. There is some indication that some rates have been lowered in specific shipper markets.

Most rate reductions are initiated by individual carriers filing independently. Eight of the ten major rate bureaus report sharply increased filings, the vast majority of which are rate reductions. One large LTL carrier offered a 10-percent across-the-board reduction on all class-rated shipments, with an additional 5-percent reduction for shipments delivered to their terminals. About 50 other carriers matched this. On the other hand, full price competition is not expected until the antitrust immunity for collective consideration of single-line rates lapses in 1984. It should also be noted that class rates for small LTL shipments have increased much faster than inflation, indicating perhaps that any shipper who does not have access to a commodity or discount rate has yet to receive the lower prices some expected. In fact, general rate increases may be even higher now, since, under proposed procedures, independent filings that take place 45 or more days prior to a proposed general rate increase are taken into account in determining revenue need.

The Act set up a zone of rate freedom for carriers to adjust their rates independently within certain limits. There has been virtually no use of the provision, apparently since the normal independent action procedures achieve the same result. Most individual actions are rate decreases, and the Commission generally does not suspend rate reductions.

Despite the low business levels which generally prevailed during the period, early results suggest that the industry is

adjusting successfully. There have been no indications of a general collapse or a rash of business failures. Trucking profit data show that, after adjusting for losses in the value of operating rights, 1980 was more profitable than 1979. For example, the adjusted return on equity for the top 100 carriers was 14.3 percent in the fourth quarter of 1980, as compared to 12.5 percent in the fourth quarter of 1979.

The Regular Route Common Carrier Conference of the American Trucking Associations (RCCC-ATA) figures show similar results for their sample of general freight carriers. The adjusted after-tax income was just 3.1 percent below that of 1979, despite the fact that revenue was down 1.5 percent and tonnage was down 19.9 percent.

Another important issue is the relative financial viability of firms of different sizes. In a sample of 220 firms by RCCC-ATA, after tax net income for the smaller 164 firms actually rose during 1980 (again, after subtracting intangibles).

There have been no indications of predatory pricing strategies. Any discounts that have occurred appear to be cost oriented. This is not surprising, given that predatory pricing may not work where barriers to entry are so low--the predator would be prevented from enjoying the eventual benefits of a monopoly price.

Another group affected by the Act are those individuals providing labor services under union contract. The unionized

motor carriers requested renegotiation of their Master Freight Agreement, but this request was denied by the unions. Thus far, no new non-Teamster LTL carriers have attempted to enter the industry. However, many new carriers have opened or expanded specialized commodity divisions to handle truckload traffic using owner-operators.

Many other provisions of the Act do not yet seem to have had a dramatic effect. While numerous applications have been granted to engage in compensated intercorporate hauling, many firms have not used their new rights. The Act also permits sellers of food and grocery products who sell under a uniform zone delivered price system to reduce the price of these products by an amount equal to the actual transportation costs incurred if the wholesaler or retailer picks up the goods. However, few pickup allowance plans have been offered by food products manufacturers. Some persons believe that granting these allowances would lead to a deterioration of the zone price delivered system, and others are unsure of the permissible scope of the Act.

Other areas, such as contract of haul requirements for exempt commodities, uniform state regulation recommendations, and increases in minimum levels of financial responsibility for carriers, are in proposal or study stages.

The Commission is also faced with a number of interpretive and policy questions about further implementation of the Act. Some of these questions involve areas which were not

specifically addressed in the reform legislation, but which some contend appear out of harmony with the rest of the Act. Persuasive arguments can be made in either of two directions. First, one might argue that the Congress plainly did not intend to alter the policies related to a specific, untouched portion of the statute. However, if an absurd or unharmonious result occurs, it can be argued with equal vigor that the Commission must reinterpret that part of the law which was not changed.

In this vein, there are two particularly interesting issues which the Commission is addressing. The first is whether we should now allow owner-operators holding no operating authority to lease equipment and drivers directly to otherwise exempt private carriers. The second is whether we should allow private carriers to trip-lease their equipment and drivers to authorized carriers.

Undoubtedly, the coming months will bring sharp debate on these and other issues and on the general results of lessened regulation. I would be surprised if the trucking industry in their Congressional testimony did not paint a much different picture of the effect of the legislation. It is very possible that some divisions within the industry may appear. The private carriers and contract carriers seem to be relatively satisfied with the ways in which the legislation specifically affected their sector of the industry.

It should also be noted that the implementation program of the Commission was initiated and has been overseen by a group

of Commissioners which is rapidly changing membership. Three Commissioners appointed by President Carter will have departed by the end of July, and several new appointments by President Reagan may be expected, including the appointment of a new Chairman. Thus, the final shape of our surface transportation regulation, and its long term effects, is far from fixed.

On our side of the boundary, we have heard rumblings that similar changes are being considered to the north. Naturally, it would be inappropriate for me to comment on the internal affairs of your country. However, from a practical standpoint, if there is a great systemic change in regulation in Canada, I offer all carriers and shippers a few insights. My advice is not fight change if it becomes an accomplished fact. Use the change to best advantage, and move as aggressively as possible.

In our situation, as an example, I think that motor carriers which moved aggressively and sought greatly expanded authority in the early months were very smart. Many of them now have unrestricted, nationwide authority. As a result, they have no future worries about obtaining authority and can concentrate their efforts on choosing the best markets in which to offer services.

With specific reference to how the regulatory changes in the United States may affect international trucking, the new statute has clearly influenced the frame of reference of the industry. Given the reduced regulatory barriers, both Canadian and Mexican firms have begun applying for authority to operate

within the United States. American truckers, for their part, are extremely concerned over the possibility of foreign carriers making inroads in the domestic market. The situation is particularly acute with regard to Mexican carriers, since apparently they completely deny reciprocity to American firms there. The ATA has raised this issue in a pending case, and the Departments of State and Transportation are supporting the ATA position. Similar concerns have been expressed with regard to Canada, although the degree of reciprocity is different and the issue is not squarely before the Commission at present. Nevertheless, we have received a number of informal inquiries from the Congress, and it would not be surprising if reciprocity from both of our neighbors were given careful scrutiny in the future. Particularly vulnerable might be the exemptions under which foreign carriers may operate within the United States.

DOCUMENT: 840-212/014

CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Les modifications apportées à la réglementation des Etats-Unis
et leur incidence sur le camionnage international

par Donald J. Shaw, fils

Québec (Québec)
du 16 au 18 juin 1981

LES MODIFICATIONS APPORTÉES À LA RÉGLEMENTATION DES ÉTATS-UNIS ET
LEUR INCIDENCE SUR LE CAMIONNAGE INTERNATIONAL

par Donald J. Shaw, fils

Du point de vue économique, la réglementation du camionnage aux États-Unis a subi de grands changements au cours des dernières années, les plus importants s'étant produits depuis l'adoption de la Motor Carrier Act of 1980 (loi de 1980 sur les transporteurs), en juillet l'an dernier.

Le 10 juin 1981, un sous-comité du Congrès des États-Unis a entendu les premières dépositions de l'organisme de contrôle, la Interstate Commerce Commission, relativement aux progrès accomplis dans la mise en application de la loi ainsi qu'aux changements que cela a provoqués au sein de l'industrie. Mes propos se fonderont sur cette déposition.

Dans un certain sens, l'année qui vient de se terminer a amené de grands bouleversements pour l'industrie. Chaque semaine, les entreprises devaient faire face à de nouvelles règles et politiques, ou les règles existantes étaient modifiées ou carrément supprimées. Nombre de ces modifications ont toutefois été avantageuses, permettant aux entreprises d'étendre leur commerce ou, à tout le moins, d'être assujetties à moins de règlements dans la poursuite de leurs activités. Evidemment, il s'agit là d'une arme à double tranchant: d'un côté, l'amélioration des perspectives, de l'autre, l'accroissement de la concurrence exercée par d'autres transporteurs entreprenant.

Permettez-moi tout spécialement de vous faire aujourd'hui le bilan de certaines des conclusions provisoires de la Commission quant à l'incidence immédiate de la diminution de la réglementation. À mon avis, cependant, il est encore trop tôt pour affirmer avec certitude ce que l'avenir nous réserve.*

Cette année a été caractérisée par un bouleversement économique général: les taux d'intérêt n'ont cessé de grimper, tandis que l'économie accuse un recul. En outre, plusieurs de ces changements ne se sont produits que tout récemment. Ainsi, même si près de 3 000 nouveaux transporteurs ont présenté des demandes de permis à la Commission, il est encore trop tôt pour connaître les incidences que leur venue aura sur le reste de l'industrie. Ces transporteurs devront soutenir une vive concurrence de la part des transporteurs déjà établis, dont un grand nombre ont reçu des permis d'exploitation additionnels à grande portée.

Au fur et à mesure que j'exposerai quelques-uns des changements les plus importants qui se sont produits, vous remarquerez comment les États-Unis ont réagi au besoin pressenti de réforme de la réglementation en adoucissant les limites imposées à la concurrence dans une vaste gamme de domaines. Tous les secteurs de l'industrie ont été touchés par ces mesures, y compris l'industrie du transport effectué par des entrepreneurs indépendants.

Avant l'adoption de la loi, nombre d'observateurs prédisaient que la réforme des règlements profiterait aux expéditeurs à cause de l'intensification de la concurrence entre les transporteurs. Or, nos dossiers démontrent que dans l'ensemble, les plaintes déposées à l'ICC au sujet des transporteurs de biens ont diminué au cours de

* Note du traducteur: Il manque ici un passage dans le texte anglais.

la dernière année. Ainsi, tandis que le poids des marchandises transportées a diminué de 20 p. 100, les plaintes ont diminué de 31 p. 100.

Par contre, le nombre de transporteurs a augmenté de beaucoup. A la fin de 1979, 17 083 entreprises de camionnage étaient assujetties aux règlements de l'ICC, comparativement à 18 045 à la fin de 1980, et cette tendance devrait se poursuivre dans l'immédiat. De plus, près de 3 000 nouveaux transporteurs ont demandé des permis depuis l'adoption de la nouvelle loi, en juillet 1980, et de nombreuses demandes sont encore en suspens.

La loi de l'offre est également touchée par le grand nombre de transporteurs qui existaient déjà et qui ont obtenu des permis d'exploitation élargis. Depuis janvier de cette année, plus de 2 700 requérants ont demandé que soient supprimées les restrictions déraisonnables et trop limitatives rattachées aux permis en vigueur.

Je dois signaler ici que le programme d'abolition des restrictions aura certaines répercussions sur la circulation entre les États-Unis et le Canada. Ainsi, dans le cadre de ce programme, il pourrait y avoir abolition des restrictions précisant sur certains permis actuellement en vigueur la destination ou le lieu d'origine au Canada, ou le port d'entrée, par exemple. Ainsi, le transporteur qui détient un certificat l'obligeant à traverser la frontière internationale à un port d'entrée précis pourra désormais entrer dans le même État à l'endroit qui lui convient le mieux.

Un certain nombre de transporteurs ont demandé des permis de transport de marchandises générales à l'échelle nationale. D'après nos dernières statistiques, qui datent d'avril 1981, 123 demandes

ont été présentées dans ce sens. La plupart sont encore à l'étape du traitement, mais jusqu'à maintenant, environ trois requêtes sur quatre ont été agréées dès l'étape préliminaire de la prise de décision.

Ne se contentant pas de ces permis de circulation à l'échelle nationale, un nombre record de transporteurs demandent d'autres permis de portée générale, sans restrictions. Avant l'adoption de la loi, la demande typique se présentait comme suit: un expéditeur donné demandait la permission de transporter un produit précis dans un groupe d'États. Ainsi, il était fréquent de voir une entreprise demander le droit de transporter des produits de boulangerie à partir d'un lieu désigné et à destination d'une dizaine d'États. Les demandes peuvent maintenant s'appliquer au transport effectué à partir de tout un comté ou de tout un État, ou entre des lieux situés dans différents États, et il suffit maintenant d'un terme générique comme "aliments" pour décrire la marchandise transportée. Le taux d'agrément des requêtes dépasse 95 p. 100, et il atteint même 99 p. 100 au cours de certains mois.

De plus, 608 entreprises ont manifesté leur intention d'étendre leurs activités de transport privé en acceptant des contrats de transport à forfait entre sociétés pour leurs filiales à part entière.

Tous ces chiffres pris hors contexte ne signifient rien sans explication. Dans sa déposition, la Commission tente de les interpréter en se fondant sur certaines études internes portant sur la nature des changements qui se sont produits.

Pendant l'étude du projet de loi, la question de savoir si les services offerts aux petites localités en souffriraient a été au coeur de la discussion. On avait avancé à ce moment-là l'argument

voulant que la plus grande liberté accordée pour le choix du port d'entrée donnerait lieu à l'abandon du service dans certaines petites villes. Toutefois, dans un sondage effectué par la poste auprès d'expéditeurs dans de petites localités, 85 p. 100 des répondants ont indiqué que le service reçu n'a pas changé, et 13 p. 100 d'entre eux trouvent même qu'il s'est amélioré. La Commission ne peut pas être certaine que la qualité des services sera toujours aussi élevée, mais il y a de fortes raisons de croire que les petites localités continueront à être desservies.

Par ailleurs, il a été prévu, en théorie, que la venue de nouveaux transporteurs sur le marché permettrait dans certains cas de réduire les tarifs, étant donné que la concurrence pour le transport des marchandises serait plus forte. De fait, d'après certaines indications, quelques tarifs ont baissé sur certains marchés d'expédition précis.

La plupart des réductions de tarifs découlent de l'initiative de transporteurs particuliers qui présentent individuellement des demandes à cet effet. Huit des dix grands bureaux des tarifs enregistrent une augmentation considérable du nombre de demandes, dont la grande majorité vise des réductions de tarifs. Ainsi, un grand transporteur qui ne remplissait pas ses véhicules à capacité a offert une réduction générale de 10 p. 100 pour toutes les catégories de marchandises, assortie d'une réduction supplémentaire de 5 p. 100 pour les marchandises livrées à son quai de chargement. Près de 50 autres transporteurs ont fait de même. Par contre, on ne s'attend pas à ce que la concurrence à l'égard des prix se généralise avant 1984, date à laquelle prendront fin les dispositions d'immunité des règlements contre les trusts permettant la fixation collective

des tarifs imposés par chaque transporteur. Il convient également de noter que les tarifs par catégorie pour les petits chargements partiels ont augmenté beaucoup plus rapidement que l'inflation, ce qui signifie peut-être que l'expéditeur qui n'a pas accès à une marchandise ou qui ne peut pas se prévaloir d'un taux d'escompte n'a pas encore bénéficié des prix inférieurs auxquels on s'attendait. En fait, les hausses générales de tarifs sont encore plus marquées maintenant, étant donné qu'en vertu de la formule proposée, les demandes qui sont présentées individuellement 45 jours ou plus avant une hausse générale proposée des tarifs sont prises en considération dans le calcul des recettes nécessaires.

La loi prévoit des limites dans le cadre desquelles les transporteurs peuvent rajuster librement leur tarifs. Cependant, pratiquement personne ne s'est encore prévalu de ces dispositions, vraisemblablement parce que la façon habituelle de procéder permet d'atteindre le même résultat. La plupart des mesures prises individuellement sont des diminutions de tarifs et en général, la Commission n'interdit pas ce genre d'intervention.

En dépit du faible achalandage que l'on a connu au cours de cette période, les premiers résultats laissent à penser que l'industrie s'adapte bien à la situation. Jusqu'à maintenant, il n'y a eu aucun signe d'effondrement général ou d'accroissement du nombre de faillites commerciales. En fait, d'après les données statistiques sur les profits réalisés dans l'industrie du camionnage, et une fois prises en considération les baisses de la valeur des droits d'exploitation, de plus grands profits ont été réalisés en 1980 qu'en 1979. Par exemple, le rendement rajusté après paiement des obligations pour les 100 premiers transporteurs a été de 14,3 p. 100

au cours du quatrième trimestre de 1980, contre 12,5 p. 100 au cours du quatrième trimestre de l'année précédente.

Les chiffres donnés par la conférence des services réguliers de transport routier de l'Association américaine de camionnage (RCCC-ATA) indiquent des résultats semblables pour leur échantillonnage de transporteurs de marchandises générales. Le revenu rajusté après impôts n'a été inférieur que de 3,1 p. 100 à celui de 1979, même si les recettes ont baissé de 1,5 p. 100 et la masse des marchandises transportées, de 19,9 p. 100.

Un autre facteur important à considérer est la viabilité financière relative des entreprises de différente taille. Sur un échantillon de 220 entreprises choisies par la RCCC-ATA, le revenu net après impôts des 164 plus petites entreprises s'est accru en 1980 (ici encore, une fois les valeurs intangibles soustraites).

Nous n'avons noté aucun signe de stratégies d'établissement des prix au désavantage d'autres concurrents. Tous les rabais qui ont été accordés semblent être axés sur la réduction des coûts. Ce phénomène n'est pas surprenant si l'on tient compte du fait que les techniques intéressées d'établissement des prix peuvent être inefficaces lorsque les obstacles à l'entrée sont si réduits - le prédateur ne pourrait alors pas jouir des avantages qu'il tirerait d'un prix de monopole.

Un autre groupe est également touché par cette loi, il s'agit de ceux qui offrent leurs services sous le régime de conventions collectives. Les transporteurs syndiqués ont demandé la renégociation de leur entente cadre sur le transport, mais les syndicats ont refusé d'accéder à cette demande. Jusqu'à maintenant, aucun

nouveaux transporteurs à chargement partiel qui est indépendant du syndicat des camionneurs n'a tenté de se joindre à l'industrie. Cependant, de nombreux nouveaux transporteurs ont mis sur pied ou étendu des services spécialisés de transport de marchandises pour transporter des chargements complets en ayant recours à des propriétaires-exploitants.

Plusieurs autres dispositions de la loi ne semblent pas, jusqu'à maintenant, avoir eu de répercussions sérieuses. Même si de nombreux permis de remorquage à forfait entre sociétés ont été accordés, plusieurs entreprises ne se sont pas encore prévalu de leurs nouveaux droits. La loi permet également aux vendeurs d'aliments et de produits d'épicerie qui vendent leurs produits selon une formule de prix uniformes dans une région donnée de réduire le prix de leurs denrées d'un montant égal au coût réel du transport si le grossiste ou le détaillant vient chercher sa marchandise à l'entrepôt du transporteur. Toutefois, peu de fabricants de produits alimentaires ont offert ces réductions. Certains trouvent que le fait d'accorder des réductions entraînerait la détérioration de la formule de prix uniformes dans une région donnée, et d'autres ne sont pas certains de la portée de la loi.

Dans d'autres secteurs, comme les exigences relatives aux contrats de transport pour les marchandises exemptées, les recommandations sur l'uniformisation des règlements des États et les hausses du niveau minimum de l'engagement financier des transporteurs, des propositions ont été présentées ou des projets sont actuellement à l'étude.

La Commission fait également face à un certain nombre de questions d'interprétation et de principe au sujet de la mise en

application de la loi. Certaines de ces questions ont trait à des secteurs qui n'ont pas été visés expressément dans la nouvelle loi, mais qui d'après certains, ne concordent pas avec le reste de la loi. À ce sujet, on trouve des arguments persuasifs dans les deux sens. Premièrement, il est possible de prétendre que le Congrès n'avait tout simplement pas l'intention de modifier les politiques contenues dans une partie donnée de la loi qui n'a pas été modifiée. Par contre, si une incompatibilité ou une incohérence surgit, on peut alors soutenir avec la même fermeté que la Commission doit interpréter de nouveau la partie de la loi qui n'a pas été modifiée.

Dans cette optique, la Commission étudie deux questions particulièrement intéressantes. La première est de savoir si l'on doit maintenant autoriser les propriétaires-exploitants qui n'ont aucun permis d'exploitation à louer du matériel et des conducteurs directement à des transporteurs particuliers qui seraient autrement exemptés. La deuxième question est de savoir si l'on doit permettre à des transporteurs particuliers de louer à forfait leur matériel et leurs conducteurs à des transporteurs détenant un permis.

Il ne fait aucun doute qu'au cours des mois à venir, un certain nombre de questions, dont celles que je viens de mentionner, de même que les conséquences générales de l'adoucissement des règlements, feront l'objet d'un débat animé. Je serais bien étonné si l'industrie du camionnage, au cours de sa déposition devant le Congrès, ne donnait pas un tableau fort différent de l'incidence de la nouvelle loi. D'autre part, il est possible

que certaines dissensions se dessinent au sein de l'industrie. Les transporteurs particuliers et les transporteurs à contrat semblent être relativement satisfaits de l'incidence qu'a eu la nouvelle loi sur leur secteur de l'industrie.

Par ailleurs, il convient de noter que le programme de mise en oeuvre de la Commission a été mis de l'avant et contrôlé par un groupe de commissaires qui sont appelés à être remplacés très bientôt. Trois commissaires qui avaient été nommés par le Président Carter auront quitté leur poste d'ici la fin de juillet, et l'on s'attend à de nombreuses nouvelles nominations par le Président Reagan, y compris celle d'un nouveau président. Par conséquent, nous sommes loin de savoir exactement quelle forme prendra véritablement la réglementation sur les transports terrestres, de même que ses effets à long terme.

De notre côté de la frontière, des rumeurs circulent voulant que des changements semblables soient envisagés chez nos voisins du Nord. Certes, il serait mal indiqué de ma part de me prononcer sur les affaires internes de votre pays. Toutefois, d'un point de vue purement pratique, permettez-moi de donner quelques conseils à tous les transporteurs et expéditeurs advenant le cas où de grands changements seraient apportés à la réglementation au Canada. Le secret est de ne pas vous opposer aux changements lorsqu'ils sont un fait accompli, mais d'en tirer plutôt le meilleur parti et de jouer aussi serré que possible.

Dans notre cas, par exemple, je suis d'avis que les transporteurs qui ont vu à leur affaire et qui ont demandé l'élargissement de leur permis dès les premiers mois se sont montré très avertis.

Plusieurs d'entre eux détiennent maintenant des permis sans limite qui s'appliquent dans tout le pays. De cette façon, ils n'ont plus à s'inquiéter de l'obtention d'un permis, et ils peuvent s'attarder davantage à choisir les marchés qui conviennent le mieux à leur service.

Puisque nous parlons précisément de l'incidence que pourraient avoir les changements de réglementation aux États-Unis sur le camionnage international, permettez-moi de dire que la nouvelle loi a de toute évidence influé sur la structure de l'industrie. Grâce à la réduction des obstacles imposés par la réglementation, des entreprises canadiennes et mexicaines ont commencé à demander des permis pour circuler aux États-Unis. De leur côté, les camionneurs américains sont extrêmement préoccupés par la possibilité que des transporteurs étrangers fassent une percée sur le marché américain. La situation est plus particulièrement tendue avec les transporteurs mexicains, qui semblent refuser complètement la réciprocité aux entreprises américaines sur leur territoire. L'Association américaine du camionnage (ATA) a soulevé cette question dans une cause qui n'est pas encore réglée, et les départements d'État et des Transports appuient la position de l'ATA. Des préoccupations semblables ont été manifestées à l'égard du Canada, bien que le degré de réciprocité soit différent et que la question ne soit pas posée directement à la Commission pour l'instant. Il n'en reste pas moins que nous avons reçu un certain nombre de demandes de renseignements officieuses de la part du Congrès, et qu'il ne serait pas surprenant que l'on examine attentivement à l'avenir les conditions de réciprocité des deux pays voisins. Les exemptions auxquelles ont droit les transporteurs étrangers qui circulent sur le territoire des États-Unis seraient particulièrement visées par ces études.

CAI
Z2
-052

CANADIAN CONFERENCE OF TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Deregulation of Trucking in the United States and
its impact in Canada - Speech by Peter Raimondo,
Director, Distribution Services, Société d'élec-
trolyse et de chimie Alcan Ltée

Alcan Ltée

Quebec (Quebec)
June 16 - 18, 1981

I HAVE BEEN ASKED TO SPEAK TO YOU TODAY ABOUT WHAT IS COMMONLY CALLED THE DEREGULATION OF TRUCKING IN THE UNITED STATES, AND ABOUT ITS IMPACT ON CANADA.

FIRST OF ALL, I WOULD LIKE TO COMMENT ON THE WORD "DEREGULATION". IN MY OPINION THE TERM IS A LITTLE TOO STRONG AND DOES NOT ACCURATELY DESCRIBE WHAT OUR NEIGHBORS TO THE SOUTH ARE DOING. PEOPLE IN THE INDUSTRY KNOW WHAT IT MEANS IN PRACTICE, BUT OTHERS, LESS KNOWLEDGABLE, CAN GET THE IMPRESSION FROM THE WORD "DEREGULATION" THAT THE TRUCKING INDUSTRY IS NO LONGER SUBJECT TO ANY REGULATION - THAT IT IS LEFT TO ITSELF, SO TO SPEAK.

EVERYBODY HERE, OF COURSE, KNOWS THAT SUCH IS NOT THE CASE, AND THAT DEREGULATION AFFECTS ONLY THE ECONOMIC DIMENSION. REGULATIONS DEALING WITH PUBLIC SAFETY AND THE PROTECTION OF ROADS REMAIN IN EFFECT AND ARE ENFORCED AS STRONGLY AS EVER, TO THE POINT THAT TRUCKING IS STILL ONE OF THE MOST REGULATED INDUSTRIES. MOREOVER, WHAT IS CALLED DEREGULATION IS NOT REALLY A WITHDRAWAL BUT A RELAXATION OF REGULATIONS.

IF I HAD TO SUM UP THE SITUATION IN A FEW WORDS, I WOULD SAY THE U.S. TRUCKING INDUSTRY HAS HAD A GOOD TUNE-UP, CONSISTING OF:

- 1) CLEANING THE CARBURETOR, SO IT CAN BREATHE A LITTLE MORE FREELY, AND

- 2) A COMPLETE LUBE JOB, ALLOWING THE GEARS OF FREE ENTERPRISE TO WORK A LITTLE MORE SMOOTHLY.

THE POSITIVE AURA SURROUNDING THE TERM "DEREGULATION" -- THE SENSE OF RELIEF IT BRINGS -- IS IN DIRECT PROPORTION TO THE NEGATIVE CONNOTATION OF THE TERM "REGULATION". IN MOST BUSINESS CIRCLES DEREGULATION IS SYNONYMOUS WITH IMPROVEMENT AND SIMPLIFICATION. IN THE UNITED STATES THIS HAS BECOME A TREND THAT INCLUDES NOT ONLY TRANSPORTATION BUT OTHER SECTORS SUCH AS ENVIRONMENTAL PROTECTION.

THE MOTOR CARRIER REFORM ACT, WHICH CAME INTO EFFECT JULY 1, 1980, IS INTENDED ESSENTIALLY TO LESSEN ECONOMIC CONTROLS IN THIS INDUSTRY.

FIRST, IT HAS MADE NEW MARKETS MORE ACCESSIBLE. LICENCES WERE PREVIOUSLY GRANTED ONLY WHEN THE APPLYING CARRIER -- AND THE SHIPPER SUPPORTING THE APPLICATION -- COULD SHOW THAT EXISTING SERVICES WERE INADEQUATE. ALL THAT IS CHANGED. UNDER THE NEW ACT, THE BURDEN OF PROOF IS ON CARRIERS WHO BELIEVE THAT THEIR RIGHTS HAVE BEEN ENCROACHED UPON. IN PRACTICE, THIS MAKES THINGS MUCH EASIER FOR CARRIERS WHO WANT TO REACH NEW MARKETS. THE RESULT IS A MARKED INCREASE IN COMPETITION, ALL TO THE BENEFIT OF THE TRUCKING CUSTOMER.

MANY CANADIAN CARRIERS, IN FACT, HAVE USED THIS RELAXATION OF THE RULES TO GAIN NEW U.S. ROUTES. THEIR U.S. COMPETITORS, MEANWHILE, ARE DENIED THE SAME TREATMENT NORTH OF THE 49TH PARALLEL, AND ARE COMPLAINING LOUDLY -- WITH REASON, I THINK.

IN ANOTHER IMPORTANT REFORM, THE PRICE-SETTING MECHANISM HAS BEEN EASED SUBSTANTIALLY. THE TARIFF BUREAU'S POWERS HAVE BEEN REDUCED CONSIDERABLY, TO THE BENEFIT OF FREE COMPETITION. IN ADDITION, CARRIERS CAN ON AN INDEPENDENT BASIS INCREASE OR REDUCE THEIR RATES BY 10 PER CENT WITHOUT AUTHORIZATION FROM THE INTERSTATE COMMERCE COMMISSION.

WITH RESPECT TO THE TARIFF BUREAUS, I WOULD POINT OUT THAT FROM 1984 ON, CARRIERS WILL NOT HAVE THE RIGHT TO DISCUSS AND AGREE ON SINGLE LINE RATES AMONG THEMSELVES. A COMMISSION IS NOW STUDYING THE NEED OF COLLECTIVE RATE-MAKING AND RETENTION OF ANTITRUST IMMUNITY. IN OTHER WORDS, THESE BOARDS COULD DISAPPEAR IN THE UNITED STATES, WHILE CONTINUING TO FLOURISH HERE IN QUEBEC. UNLESS, OF COURSE, WE DECIDE TO IMITATE THE AMERICANS ... I MUST CONFESS THAT IF IT WERE UP TO ME, THE TEMPTATION WOULD BE VERY GREAT. THE CURRENT PROCEDURE IS AWKWARD AND VERY SLOW TO PRODUCE RESULTS. AND AFTER 1984 THE AMERICANS COULD ACCUSE US OF RESTRICTIVE TRADE PRACTICES IF WE LEAVE OUR TARIFF BUREAUS IN THEIR PRESENT FORM.

IN ANOTHER IMPORTANT CHANGE BROUGHT BY THE MOTOR CARRIER REFORM ACT, PRIVATE CARRIERS MAY NOW UNDERTAKE CONTRACT TRUCKING FOR

THEIR AFFILIATED COMPANIES (INTERCORPORATE HAULING). THAT MAY SEEM VERY ADVANTAGEOUS FOR A COMPANY LIKE ALCAN WITH SUBSIDIARIES IN THE UNITED STATES. UNFORTUNATELY, HOWEVER, WE CANNOT REALLY TAKE ADVANTAGE OF IT FOR TRANS-BORDER SHIPMENTS, BECAUSE INTER-CORPORATE HAULING IS NOT PERMITTED IN CANADA.

AT ALCAN WE HOPE THAT THE CANADIAN PROVINCES WILL RELAX THEIR LAWS GOVERNING THIS TYPE OF TRANSPORTATION. THAT WOULD PROVIDE AN EQUAL FOOTING FOR COMPANIES SUCH AS OURS WHICH DEPEND FOR THEIR SURVIVAL ON COMPETING WITH U.S. COMPANIES ON THEIR HOME GROUND.

IN GENERAL, I CAN SAY WITHOUT GREAT RISK OF ERROR THAT TRUCKING DEREGULATION IN THE U.S. HAS RESULTED IN IMPROVED SERVICE AND PRODUCTIVITY IN THAT COUNTRY. AND AMERICAN SHIPPERS -- WHICH MEANS COMPANIES THAT HAVE PRODUCTS TO SELL -- ARE THE FIRST TO BENEFIT: THEY HAVE BECOME MORE COMPETITIVE WITH RESPECT TO CANADIAN COMPANIES SERVING THE SAME MARKETS.

LET US LOOK A LITTLE MORE CLOSELY AT WHAT EFFECTS THESE CHANGES MIGHT HAVE IN CANADA, ON A COMPANY LIKE ALCAN.

ALCAN, AS YOU KNOW, MANUFACTURES ALUMINUM AT THREE LOCATIONS IN QUEBEC. THE PRINCIPLE LOCATION IS THE SAGUENAY-LAKE ST. JOHN REGION -- SAY ARVIDA -- AND THE OTHER TWO ARE SHAWINIGAN AND

BEAUHARNOIS. ABOUT HALF OF OUR PRODUCTION IS FOR U.S., ABOUT 25 PER CENT FOR CANADA AND THE REST FOR EUROPE.

IN THE UNITED STATES, SOME OF OUR MAIN CUSTOMERS ARE AT OSWEGO, NEW YORK; WILLIAMSPORT, PENNSYLVANIA; CHICAGO, ILLINOIS; ROME, GEORGIA; AND HAWESVILLE, KENTUCKY. AS THIS MAP SHOWS, THE DISTANCES BETWEEN ARVIDA AND THESE POINTS CAN BE CONSIDERABLE.

YOU CAN EASILY SEE THAT OUR COSTS FOR TRANSPORTATION, BY WHATEVER MODE, ARE HIGHER TO START WITH THAN THOSE OF OUR COMPETITORS. IF OUR COMPETITORS FURTHER BENEFIT FROM SUCH ADVANTAGES AS TRANSPORTATION BY AFFILIATES, WHICH WE DO NOT ENJOY IN CANADA, THE CONSEQUENCES FOR US CAN BE TROUBLING.

DEREGULATION IN THE U.S. MAY GO EVEN FURTHER. I READ RECENTLY THAT THE INTERSTATE COMMERCE COMMISSION HAS PROPOSED THE LEGALIZATION OF TRIP-LEASING. TRIP-LEASING IS CURRENTLY CONSIDERED ILLEGAL IN BOTH THE U.S. AND CANADA, AND AT ALCAN WE TAKE CARE TO STAY AWAY FROM IT.

SOME COMPANIES HAVE NOT, HOWEVER, BECAUSE THE SAVINGS THAT RESULT CAN BE EXTREMELY ATTRACTIVE. IF THE AMERICANS EVER LEGALIZED TRIP-LEASING, IT WOULD BE IMPERATIVE FOR CANADA TO FOLLOW. I KNOW THERE IS OPPOSITION TO TRIP-LEASING

FROM THOSE WHO SEE IT AS A RECIPE FOR CUTTHROAT COMPETITION, BUT WE MUST ALSO LOOK AT ITS ADVANTAGES IN ENERGY SAVINGS AND PRODUCTIVITY.

IN GENERAL, WE AT ALCAN WOULD LIKE TO SEE TRUCKING LAWS AND REGULATIONS STANDARDIZED AS MUCH AS POSSIBLE THROUGHOUT NORTH AMERICA. IF TRUCKS COULD NOT CROSS BORDERS, THEN EACH COUNTRY, STATE AND PROVINCE COULD LEGISLATE ITS OWN PARTICULAR VIEWS WITH NO PROBLEM.

BUT BORDERS, OF COURSE, DO NOT STOP TRUCKS.

THE EXISTING REGULATORY TANGLE IN TRANS-BORDER TRUCKING MAKES LIFE DIFFICULT FOR SHIPPERS. THEY TEAR THEIR HAIR OUT TRYING TO FIND OUT EXACTLY WHAT TYPE OF TRUCK TO USE, WHAT LOADS ARE ALLOWED, WHAT LICENCE PLATES ARE NEEDED, WHAT KINDS OF LIGHTS ARE REQUIRED AND SO ON, EVERY TIME THEY HAVE TO GET SOMETHING ACROSS A BORDER. SINCE IGNORANCE OF THE LAW IS NO EXCUSE, AN INORDINATE AMOUNT OF TIME MUST BE SPENT GETTING SUCH INFORMATION. TIME IS MONEY, AND THE RED TAPE INEVITABLY MEANS HIGHER COSTS.

FROM AN OPERATIONAL VIEWPOINT, IT MUST BE ADDED THAT IT IS NO SMALL MATTER TO MANAGE A FLEET OF TRUCKS SO AS TO TAKE ADVANTAGE OF GEOGRAPHIC DIFFERENCES.

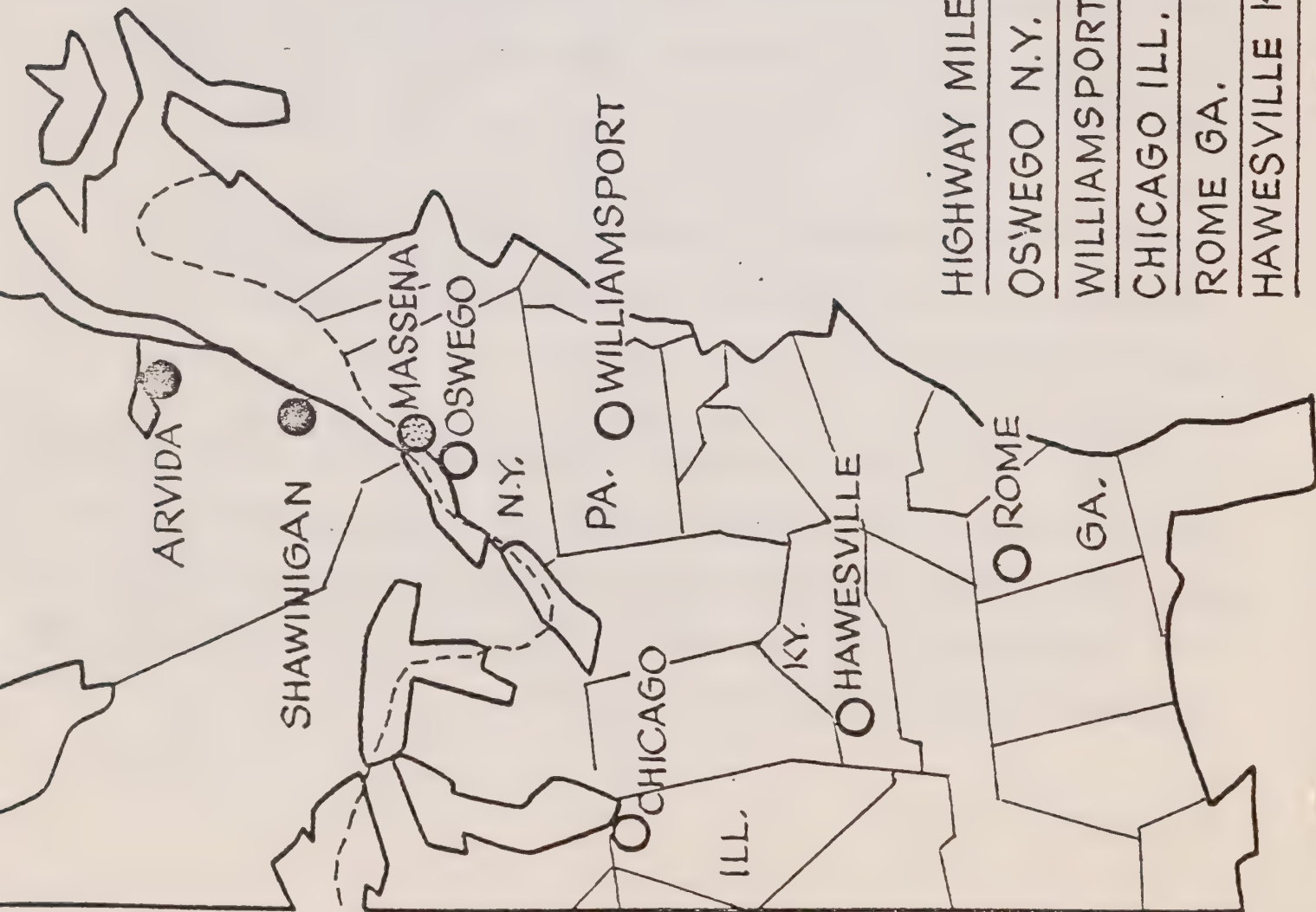
ON THE OTHER HAND, IF ONE LOOKS AT THINGS FROM THE AUTHORITIES' VIEWPOINT, ONE CAN ALSO SEE THAT IT MAY NOT BE EASY TO STANDARDIZE PROTECTIVE REGULATIONS FOR ROAD SURFACES, FOR EXAMPLE. CLIMATIC CONDITIONS VARY FROM ONE REGION TO ANOTHER AND NO WAY HAS YET BEEN FOUND TO ELIMINATE THESE VARIATIONS.

NEVERTHELESS THERE ARE AREAS WHERE EFFORTS COULD BE MADE. AN EXAMPLE IS THE TIME IT TAKES TO PUBLISH TARIFFS. I AM TOLD THAT IN THE UNITED STATES, AFTER DEREGULATION, TARIFFS ARE PUBLISHED WITHIN TEN DAYS, WHILE IN QUEBEC WE STILL HAVE TO WAIT 45 TO 60 DAYS AND SOMETIMES MORE; THIS PLACES SHIPPERS SUCH AS ALCAN IN THE UNCOMFORTABLE POSITION OF HAVING TO USE CLASS-RATE TARIFFS, WHICH AS YOU KNOW ARE HIGHER THAN THOSE WE COULD NEGOTIATE. MORE OFTEN THAN NOT IN SUCH CASES WE SIMPLY HAVE TO LET THE MARKETING OPPORTUNITY SLIP.

IN THIS RESPECT WE WOULD CERTAINLY BE HAPPY TO SEE A MORE EXPEDITIOUS SYSTEM, PROVIDING EQUAL OPPORTUNITY ON BOTH SIDES OF THE 49TH PARALLEL.

IN CLOSING, IF WE ARE TO COMPETE EFFECTIVELY IN THE NORTH AMERICAN (U.S.A.) MARKET, THE CANADIAN AUTHORITIES SHOULD ENSURE WE ARE NOT SADDLED WITH TRANSPORTATION REGULATIONS THAT WILL PREVENT US FROM MAXIMIZING LOGISTICS OPPORTUNITIES SIMILAR TO THOSE THAT ARE AVAILABLE TO OUR NEIGHBORS TO THE SOUTH.

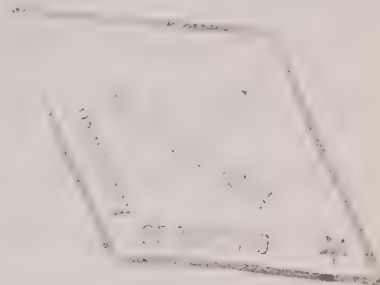
THANK YOU.



- ALCAN SHIPPING POINTS
- ⊗ U.S. COMPETITION
- MAIN CUSTOMERS

HIGHWAY MILEAGE	ARVIDA	MASSENA N.Y.
OSWEGO N.Y.	527	148
WILLIAMSPORT PA.	702	323
CHICAGO ILL.	1120	744
ROME GA.	1468	1089
HAWESVILLE KY.	1284	905

CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)



La dérèglementation du camionnage aux Etats-Unis et
ses incidences au Canada - Allocution de Monsieur
Peter Raimondo, Directeur des Services de distribution,
Société d'électrolyse et de chimie Alcan Limitée

Alcan Limitée

Québec (Québec)
Du 16 au 18 juin 1981

ON M'A DEMANDÉ DE VOUS PARLER AUJOURD'HUI DE CE QU'IL EST
CONVENU D'APPELER LA DÉRÈGLEMENTATION DU CAMIONNAGE AUX
ÉTATS-UNIS ET DE SES INCIDENCES AU CANADA.

TOUT D'ABORD, SI VOUS ME PERMETTEZ, J'AIMERAIS APPORTER UNE
PETITE PRÉCISION D'ORDRE LINGUISTIQUE. LE MOT DÉRÈGLEMENTATION
À MON AVIS EST UN PEU TROP FORT ET DÉCRIT MAL CE QUI SE PASSE
CHEZ NOS VOISINS DU SUD. LES GENS DE L'INDUSTRIE, LES GENS
DE LA ROUTE, SONT EN MESURE DE FAIRE LA PART DES CHOSES MAIS
LES AUTRES, QUI NE S'Y CONNAISSENT PAS, PEUVENT AVOIR L'IMPRESSION,
EN VOYANT LE MOT DÉRÈGLEMENTATION, QUE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE
N'EST PLUS SOUMISE À AUCUN RÈGLEMENT, QU'ELLE EST POUR AINSI DIRE
LAISSÉE À ELLE-MÊME.

OR, VOUS TOUS QUI ÊTES ICI SAVEZ TRÈS BIEN QUE TEL N'EST PAS LE
CAS ET QUE LA DÉRÈGLEMENTATION NE TOUCHE QU'UN ASPECT, SOIT
L'ASPECT ÉCONOMIQUE. POUR CE QUI EST DES RÈGLEMENTS CONCERNANT
LA SÉCURITÉ DU PUBLIC ET LA PROTECTION DES PONTS ET CHAUSSÉES,
ILS SONT TOUJOURS EN VIGUEUR ET APPLIQUÉS AVEC AUTANT DE FORCE.
DE SORTE QUE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE DEMEURE ENCORE L'UNE DES
PLUS RÉGLEMENTÉES. PAR AILLEURS, CE QU'ON APPELLE DÉRÈGLEMENTATION
NE CONSTITUE PAS VRAIMENT UN RETRAIT, MAIS PLUTÔT UN ASSOUPPLISSE-
MENT DES ANCIENS RÈGLEMENTS.

EN FAIT, S'IL ME FALLAIT RÉSUMER LA SITUATION EN QUELQUES MOTS, JE DIRAIS QUE L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE AUX ÉTATS-UNIS VIENT DE SUBIR UNE BONNE MISE AU POINT COMPORTANT:

- 1) UN NETTOYAGE DU CARBURATEUR, POUR QU'ELLE PUISSE SOUFFLER UN PEU PLUS LIBREMENT;
- 2) UN GRAISSAGE COMPLET, AFIN DE PERMETTRE AUX ROUAGES DE LA LIBRE ENTREPRISE DE FONCTIONNER UN PEU PLUS RONDEMENT.

AUTANT LE MOT RÉGLEMENTATION A UNE CONNOTATION NÉGATIVE, AUTANT LE MOT DÉRÈGLEMENTATION EST-IL PERÇU DE FAÇON POSITIVE, AVEC UN CERTAIN SOULAGEMENT MÊME. DANS LA PLUPART DES MILIEUX D'AFFAIRES, DÉRÈGLEMENTATION EST SYNONYME D'AMÉLIORATION, DE SIMPLIFICATION. AUX ÉTATS-UNIS, C'EST DEVENU UNE MODE QUI AFFECTE NON SEULEMENT LE TRANSPORT MAIS AUSSI D'AUTRES DOMAINES, TELLE QUE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT.

LA LOI DE LA RÉFORME SUR LE TRANSPORT ROUTIER (MOTOR CARRIER REFORM ACT), ENTRÉE EN VIGUEUR LE 1ER JUILLET 1980, VISE ESSENTIELLEMENT À RÉDUIRE LES CONTRÔLES ÉCONOMIQUES DANS CE SECTEUR D'ACTIVITÉ.

D'ABORD AU NIVEAU DE L'ACCESSIBILITÉ AUX MARCHÉS. AUTREFOIS, LES PERMIS N'ÉTAIENT DÉLIVRÉS QUE SI LE TRANSPORTEUR REQUÉRANT - ET L'AFFRÊTEUR QUI L'APPUYAIT - PROUVAIENT QUE LES SERVICES EXISTANTS ÉTAIENT INADÉQUATS. TOUT CELA EST CHANGÉ. AUX TERMES DE LA NOUVELLE LOI, LE FARDEAU DE LA PREUVE REPOSE MAINTENANT SUR LES TRANSPORTEURS QUI SE SENTENT LÉSÉS DANS LEURS DROITS. DANS LA PRATIQUE, CECI FACILITE GRANDEMENT LES CHOSES AUX TRANSPORTEURS DÉSIREUX DE DESSERVIR DE NOUVEAUX MARCHÉS, AVEC LE RÉSULTAT QU'IL Y A BEAUCOUP PLUS DE COMPÉTITION QUE DANS LE PASSÉ, LE TOUT À L'AVANTAGE DE L'UTILISATEUR.

NOMBREUX D'AILLEURS ONT ÉTÉ LES VOITURIERS CANADIENS À SE PRÉVALOIR DES AVANTAGES DE CET ASSOUPPLISSEMENT EN DÉCROCHANT DE NOUVELLES LIGNES AUX ÉTATS-UNIS. CEPENDANT, LEURS COMPÉTITEURS AMÉRICAINS N'ONT PAS DROIT AU MÊME TRAITEMENT AU NORD DU 49^E PARALLÈLE ET PAR CONSÉQUENT, CRIENT À L'INJUSTICE! ET AVEC RAISON, JE PENSE.

AUTRE RÉFORME IMPORTANTE, LE MÉCANISME DE FIXATION DES TAUX DE TRANSPORT EST ÉGALEMENT ASSOUPLI DE FAÇON TRÈS SENSIBLE. LE CONTRÔLE QU'EXERÇAIENT ANTÉRIEUREMENT LE BUREAU DES TARIFS SE TROUVE PASSABLEMENT ATTÉNUÉ ET CE, AU PROFIT DU LIBRE JEU DE LA CONCURRENCE. DE PLUS, LES TRANSPORTEURS JOUISSENT D'UNE PLUS GRANDE LATITUDE SUR UNE BASE INDIVIDUELLE, POUVANT AUGMENTER OU RÉDUIRE LEURS TAUX DE 10 POUR CENT SANS AVOIR À DEMANDER LA PERMISSION À LA INTERSTATE COMMERCE COMMISSION.

POUR REVENIR AUX BUREAUX DES TARIFS, SIGNALONS QU'À PARTIR DE 1984, LES TRANSPORTEURS N'AURONT PLUS LE DROIT DE DISCUTER ET DE S'ENTENDRE ENTRE EUX SUR CERTAINS TARIFS. DE PLUS, UNE COMMISSION A ÉTÉ CHARGÉE D'ÉTUDIER TOUTE CETTE QUESTION SOUS L'ANGLE DE LA LOI ANTI-TRUST. IL SE POURRAIT AINSI QUE CES BUREAUX EN VIENNENT À DISPARAÎTRE AUX ÉTATS-UNIS ALORS QU'ICI, AU QUÉBEC, ILS SERONT TOUJOURS FLORISSANTS. À MOINS, ÉVIDEMMENT, QU'ON NE DÉCIDE D'IMITER LES AMÉRICAINS...

J'AVOUE QUE S'IL N'EN TENAIT QU'À MOI, LA TENTATION SERAIT TRÈS FORTE. CAR LA PROCÉDURE ACTUELLE EST LOURDE ET TRÈS LENTE À PRODUIRE DES EFFETS. DE LEUR CÔTÉ, LES AMÉRICAINS SÉRAIENT PEUT-ÊTRE TENTÉS, APRÈS 1984, DE NOUS ACCUSER D'EMPLOYER DES PRATIQUES RESTRICTIVES. C'EST LE RISQUE QU'ON COURT EN MAINTENANT NOS BUREAUX DE TARIFS DANS LEUR FORME ACTUELLE.

UN AUTRE CHANGEMENT IMPORTANT APPORTÉ PAR LE MOTOR CARRIER REFORM ACT, C'EST QUE Désormais LES TRANSPORTEURS PRIVÉS PEUVENT EFFECTUER DU TRANSPORT À FORFAIT POUR DES COMPAGNIES QUI LEUR SONT AFFILIÉES. (INTER CORPORATE HAULING). POUR NOUS DE LA COMPAGNIE ALCAN QUI AVONS DES FILIALES AUX ÉTATS-UNIS, CA PEUT SEMBLER TRÈS INTÉRESSANT. MALHEUREUSEMENT, NOUS NE POUVONS PAS VRAIMENT EN PROFITER DANS LE CAS D'EXPÉDITIONS INTERNATIONALES, CAR LE TRANSPORT INTER-FILIALES N'EST PAS PERMIS AU CANADA.

NOUS SOUHAITERIONS À L'ALCAN QUE LES PROVINCES CANADIENNES ACCEPTENT ELLES AUSSI D'ÉLARGIR LEURS LOIS ET DE LIBÉRALISER CE GENRE DE TRANSPORT. CECI ÉGALISERAIT LES CHANCES POUR DES COMPAGNIES COMME LA NÔTRE QUI DOIVENT, POUR SURVIVRE, RIVALISER AVEC DES COMPAGNIES AMÉRICAINES SUR LEUR TERRAIN.

DE FAÇON GÉNÉRALE, JE PUIS AFFIRMER SANS TROP DE RISQUE D'ERREUR QUE LA DÉRÈGLEMENTATION DU CAMIONNAGE AUX ÉTATS-UNIS S'EST TRADUITE PAR UNE AMÉLIORATION DU SERVICE ET DE LA PRODUCTIVITÉ DANS CE PAYS. ET CE SONT LES EXPÉDITEURS AMÉRICAINS, DONC LES COMPAGNIES QUI ONT DES PRODUITS À VENDRE, QUI SONT LES PREMIÈRES À EN PROFITER EN CE SENS QU'ELLES DEVIENNENT PLUS COMPÉTITIVES PAR RAPPORT À DES COMPAGNIES CANADIENNES QUI DESSERVENT LES MÊMES MARCHÉS.

VOYONS D'UN PEU PLUS PRÈS CE QUE PEUVENT ÊTRE LES EFFETS DE TOUT CELA AU CANADA TELS QUE RESENTIS PAR UNE COMPAGNIE COMME ALCAN.

ALCAN, COMME VOUS SAVEZ, FABRIQUE DE L'ALUMINIUM À PARTIR DE TROIS POINTS AU QUÉBEC, LE PRINCIPAL ÉTANT LA RÉGION DU SAGUENAY-LAC-ST-JEAN, DISONS ARVIDA, ET LES DEUX AUTRES ÉTANT SHAWINIGAN ET BEAUHARNOIS. ENVIRON LA MOITIÉ DE NOTRE PRODUCTION EST DESTINÉE AUX ÉTATS-UNIS, 25 POUR CENT SONT CONSOMMÉS SUR PLACE ET LE RESTE EST EXPÉDIÉ VERS L'EUROPE.

AUX ÉTATS-UNIS, QUELQUES-UNS DE NOS PRINCIPAUX CLIENTS SONT SITUÉS À OSWEGO (NEW-YORK), WILLIAMS PORT (PENNSYLVANIA), CHICAGO (ILLINOIS), ROME (GEORGIA) ET HAWESVILLE (KENTUCKY). ENTRE ARVIDA ET CES POINTS, LES DISTANCES PEUVENT ÊTRE CONSIDÉRABLES COMME CETTE CARTE LE DÉMONTRE.

VOUS VOUS IMAGINEZ BIEN QUE NOS COÛTS DE TRANSPORT, QUELQUE SOIT LE MOYEN UTILISÉ, SONT DÉJÀ PASSABLEMENT PLUS ÉLEVÉS QUE CEUX DE NOS COMPÉTITEURS. ET SI EN PLUS CEUX-CI PEUVENT BÉNÉFICIER D'AVANTAGES COMME LE TRANSPORT INTER-FILIALES ET QUE NOUS EN SOMMES PRIVÉS AU CANADA, LES CONSÉQUENCES PEUVENT ÊTRE FÂCHEUSES POUR NOUS.

CETTE DÉRÈGLEMENTATION QUI SE PRODUIT AUX ÉTATS-UNIS POURRAIT MÊME ALLER PLUS LOIN ENCORE. JE LISAIS DERNIÈREMENT QUE L'INTERSTATE COMMERCE COMMISSION AVAIT PROPOSÉ QU'ON LÉGALISE AUSSI LA FORMULE DE LOCATION AU VOYAGE, MIEUX CONNUE SOUS LE TERME DE "TRIP-LEASING". CETTE FORMULE N'EST PRÉSENTEMENT PAS CONSIDÉRÉE COMME LÉGALE TANT AUX ÉTATS-UNIS QU'AU CANADA ET NOUS À L'ALCAN, NOUS NOUS GARDONS BIEN D'Y RECOURIR.

CEPENDANT D'AUTRES COMPAGNIES N'HÉSITENT PAS À LE FAIRE, CAR LES ÉCONOMIES QUI EN RÉSULTENT PEUVENT ÊTRE DRÔLEMENT APPRÉCIABLES. SI JAMAIS LES AMÉRICAINS EN VENAIENT À LÉGALISER LE "TRIP-LEASING", IL FAUDRAIT ABSOLUMENT QUE LE CANADA EMBOÎTE LE PAS. JE SAIS QUE PRÉSENTEMENT PLUSIEURS S'Y OPPOSENT, VOYANT-LÀ UNE FORME DE COMPÉTITION SAUVAGE, MAIS IL FAUT AUSSI REGARDER LES AVANTAGES QUE CECI PROCURE AU NIVEAU DE L'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE ET DE LA PRODUCTIVITÉ.

DE FAÇON GÉNÉRALE, NOUS À L'ALCAN SOUHAITERIONS QUE LES LOIS ET RÉGLEMENTS CONCERNANT LE CAMIONNAGE SOIENT UNIFORMISÉS, DANS LA MESURE DU POSSIBLE ET CE, À TRAVERS TOUTE L'AMÉRIQUE DU NORD. SI LES CAMIONS NE POUVAIENT FRANCHIR DE FRONTIÈRES, LES PROVINCES, LES ÉTATS ET LES PAYS POURRAIENT TRÈS BIEN AVOIR CHACUN LEURS VUES PARTICULIÈRES ET ÇA NE POSERAIT PAS DE PROBLÈMES.

MAIS, JUSTEMENT, LES CAMIONS NE SONT PAS ARRÊTÉS PAR LES FRONTIÈRES...

ÈREF, CE FOUILLIS QUI EXISTE AU NIVEAU DU CAMIONNAGE INTERNATIONAL N'EST PAS SANS RENDRE LA VIE DIFFICILE AUX EXPÉDITEURS QUI DOIVENT S'ARRACHER LES CHEVEUX POUR SAVOIR AU JUSTE QUEL GENRE DE CAMION UTILISER, QUELLES SONT LES CHARGES PERMISES, QUELLES SONT LES LICENSES REQUISES, QUELS TYPES DE FEUX SONT EXIGÉS, ETC., CHAQUE FOIS QU'ILS ONT UNE FRONTIÈRE À TRAVERSER. COMME L'IGNORANCE DES LOIS NE CONSTITUE PAS UNE BONNE EXCUSE, IL FAUT CONSACRER UN TEMPS FOU POUR SE RENSEIGNER. OR, LE TEMPS, C'EST DE L'ARGENT ET CES TRACASSERIES ADMINISTRATIVES SE TRADUISENT INÉVITABLEMENT PAR DES COÛTS ACCRUS.

D'UN POINT DE VUE OPÉRATIONNEL, IL FAUT DIRE AUSSI QUE CE N'EST PAS UNE MINCE AFFAIRE QUE DE GÉRER UNE FLOTTE DE CAMIONS DE FAÇON À TIRER AVANTAGE DE CES DIFFÉRENCES GÉOGRAPHIQUES.

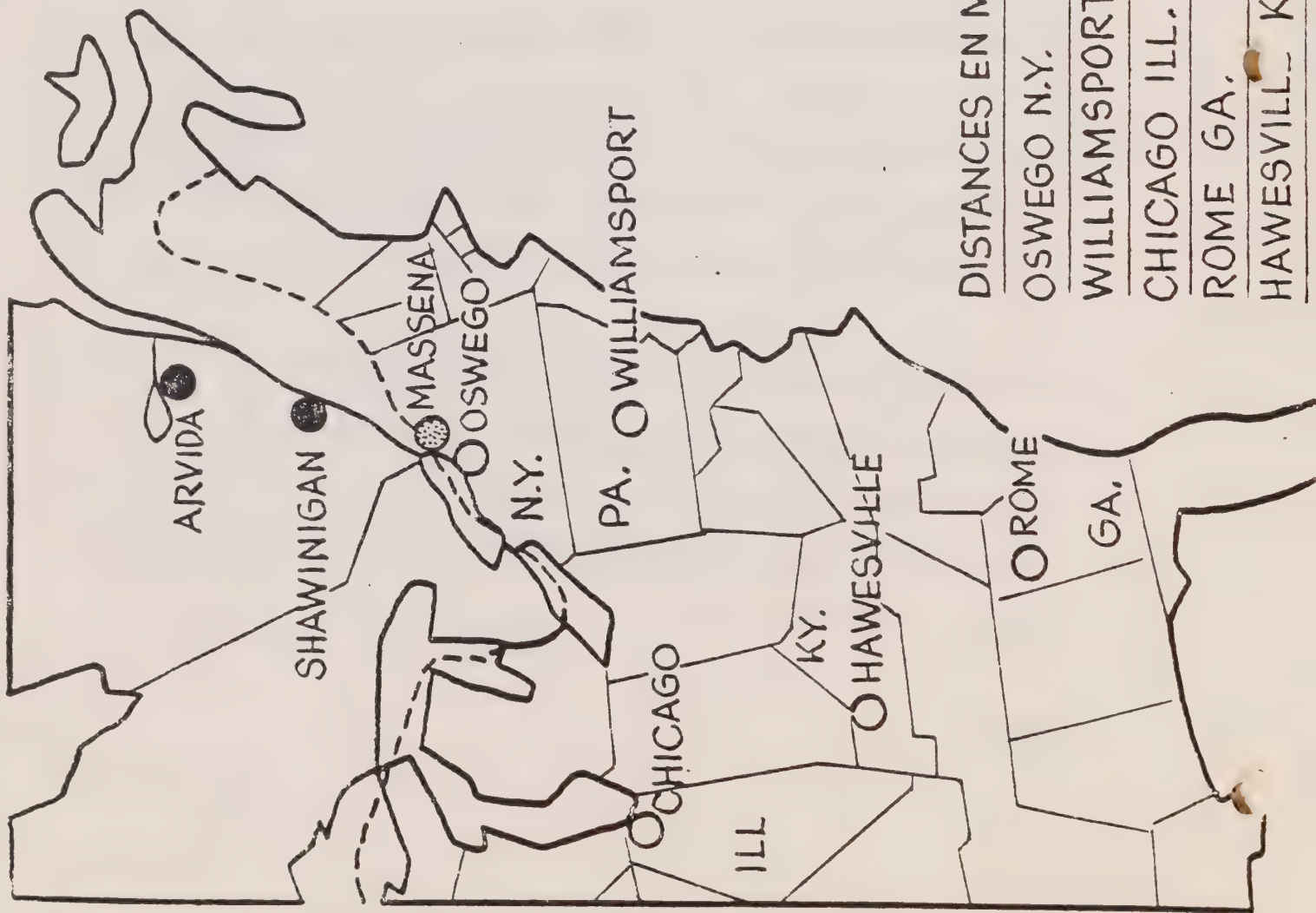
D'AUTRE PART, SI J'ESSAIE DE ME METTRE À LA PLACE DES AUTORITÉS, J'IMAGINE QUE CE N'EST PEUT-ÊTRE PAS FACILE NON PLUS DE STANDARDISER LES RÈGLEMENTS TOUCHANT PAR EXEMPLE LA PROTECTION DES PONTS ET CHAUSSÉES, ÉTANT DONNÉ QUE LES CONDITIONS CLIMATIQUES VARIENT D'UNE RÉGION À L'AUTRE ET QU'ON N'A TOUJOURS PAS TROUVER DE MOYENS POUR APLANIR CES DIFFÉRENCES CLIMATIQUES.

TOUTEFOIS, IL EST DES DOMAINES OÙ DES EFFORTS POURRAIENT ÊTRE TENTÉS. JE PENSE ENTRE AUTRES AUX DÉLAIS DE PUBLICATION DES TARIFS. AUX ÉTATS-UNIS, ON M'INFORME QUE SUITE À LA DÉRÉGLEMENTATION, LES TARIFS SONT PUBLIÉS EN DEDANS DE DIX JOURS ALORS QU'AU QUÉBEC IL FAUT ATTENDRE ENCORE DE 45 À 60 JOURS, ET PARFOIS DAVANTAGE. POUR LES EXPÉDITEURS, COMME L'ALCAN, CECI NOUS MET PARFOIS DANS UNE SITUATION PEU CONFORTABLE OÙ L'ON DOIT SE CONTENTER DES TARIFS DE CLASSE QUI COMME VOUS SAVEZ SONT PLUS ÉLEVÉS QUE CEUX QUE NOUS POURRIONS NÉGOCIER. LE PLUS SOUVENT, CE QUI ARRIVE DANS CES CAS, C'EST QUE NOUS DEVONS LAISSER TOUT SIMPLEMENT FILER L'OCCASION.

A CET ÉGARD, NOUS VERRIONS CERTAINEMENT D'UN BON OEIL L'INSTAURATION D'UN SYSTÈME PLUS EXPÉDITIF QUI ÉGALISERAIT LES CHANCES DES DEUX CÔTÉS DU 49^E PARALLÈLE.

EN TERMINANT, SI NOUS VOULONS DEMEURER COMPÉTITIFS SUR LE MARCHÉ NORD-AMÉRICAIN, IL FAUDRAIT S'ASSURER QUE NOS RÈGLEMENTS DE TRANSPORT NE CONSTITUENT PAS UN FARDEAU EN NOUS EMPÊCHANT DE JOUIR DES MÊMES AVANTAGES LOGISTIQUES QUE NOS VOISINS DU SUD.

MERCI.



- POINTS D'EXPÉDITION ALCAN
- ◐ CONCURRENCE AMÉRICAINE
- PRINCIPAUX CLIENTS

DISTANCES EN MILLES	ARVIDA	MASSENA N.Y.
OSWEGO N.Y.	527	148
WILLIAMSPORT PA.	702	323
CHICAGO ILL.	1120	744
ROME GA.	1468	1089
HAWESVILLE KY.	1284	905

CANADIAN CONFERENCE OF TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

The Integration of Commercial Vehicle Registration,
Taxation and Safety Regulation - Speech by John J.
Zogby

Quebec (Quebec)
June 16 - 18, 1981

The Integration of Commercial Vehicle Registration, Taxation and Safety Regulation

The commercial vehicle industry servicing North America has four major points of contact with the governments of the states and provinces of North America. These four major points of contact are vehicle registration, highway use taxation, safety regulation and economic regulation. This paper will not address the major area of economic regulation. Economic regulation is a complex subject worthy of its own discussion. More importantly, economic regulation may not be integrally related to the other three areas of commercial vehicle regulation.

The major thesis of this paper is that vehicle registration, highway use taxation and safety regulation are three integrally related areas of commercial vehicle regulation. Only a full and complete understanding of the integral nature of the relationship between these three areas of regulation will allow us to maximize the productivity of these three mechanisms. Anything less than a full appreciation of the integral relation of these three mechanisms will result in a lower productivity for these three mechanisms.

Vehicle registration, highway use taxation and safety regulation of commercial vehicles are often discussed separately.

The points of contact or linkage between these three areas of commercial vehicle regulation are less frequently discussed. However, vehicle registration or identification is a condition precedent to any effective program of highway use taxation or safety regulation. It is impossible to effectively tax or regulate the safety of any population unless you have first identified that population. Unfortunately, vehicle registration is generally seen as an end unto itself. This is to say that vehicle registration information is not correlated with or supplied to the administrative system supporting our highway use taxes or our safety regulations. This failure to supply essential information to highway use taxation and safety regulation systems results in the necessity of capturing vehicle identification information for these systems separately. The repetition or duplication of this information capturing process is costly to both the government agency administering the systems and the commercial vehicle industry regulated by the systems. The increased costs to both these bodies result in higher taxes and higher consumer costs to the general public. The net result of this unfortunate situation is that our commercial vehicle regulation mechanisms are regulatory mechanics of low productivity. In other words, they are regulatory mechanisms which provide a benefit at a cost greater than that which is necessary. The first step then in an effective integrated system of commercial vehicle regulation is to insure that vehicle registration information is captured once and in a form and of a content which is sufficient to supply both highway use taxation and safety regulation systems.

Historically, Pennsylvania has been a mirror reciprocity or "free" jurisdiction as regards commercial vehicle registration reciprocity. We have extended free operation to all commercial vehicles within Pennsylvania if the same privileges were extended to our commercial vehicles while operating in their parent jurisdictions. If all the North American jurisdictions operated in such a fashion, this would be an ideal situation for industry. However, most North American jurisdictions do not operate under this system and the system is less than an ideal from both the administrative point of view and that of the maximum benefit for the general public. There are two short-comings to "free" operation. First, insufficient information as to the identity and character of commercial vehicle operation is captured by each state. Second, an inequitable division of commercial vehicle registration revenues is inevitable.

The principal agreement designed to overcome these short-comings is the International Registration Plan (IRP). The IRP is a registration reciprocity agreement currently entered into by twenty-six American states and one Canadian province which provides for the proration of registration fees between the member jurisdictions based upon percentages of operation by fleets in the respective jurisdictions. The commercial vehicle industry gains the advantage of making one report and one payment to one base state and receives one registration plate and one set of operating credentials or cab card. The northeastern United States and the vast majority of Canadian provinces do not

belong to the IRP. However, Pennsylvania made application for entry into the IRP in February of 1981 with an effective date of the 1982 registration year. The balloting for Pennsylvania's entry into the IRP has not yet been completed but it is expected to be completed any day now. Pennsylvania made the decision to join the IRP based on the two reasons discussed above, insufficient information as to operating characteristics and an inequitable share of registration revenues.

Ideally, the information captured by a registration system would perfectly satisfy the informational needs of the jurisdiction's highway use taxation mechanism. This is rarely, if ever, the case. In fact, the registration systems and highway use taxation systems of most jurisdictions do not interface at all. The IRP is not a complete cure to this problem. A fleet registration system which is based upon percentages of operation by fleets will not necessarily perfectly satisfy the informational needs of a highway use taxation mechanism which is based upon actual mileages operated by specific vehicles. Fortunately, most of the raw data necessary to establish specific vehicle information exists in the IRP fleet reports. The necessity still remains of establishing an interface between a jurisdictions registration system, perhaps the IRP, and its highway use taxation mechanism.

One of the principal obstacles to the establishment of an interface between a jurisdiction's registration system and highway use taxation mechanism is that they are often found in

different administrative agencies or departments. It is a sad fact of bureaucratic life that it is often much easier to achieve cooperation between jurisdictions than it is to achieve the same degree of cooperation between the various agencies or departments of one jurisdiction. Be that as it may, it is necessary that this kind of cooperation be established between the agencies responsible for vehicle registration and highway use taxation. My staff is engaged in ongoing discussions with the Pennsylvania Department of Revenue which administers our highway use taxation mechanism, a fuel use tax. We have tentatively agreed upon the content and format of the information which our IRP system will supply to their highway use taxation system. At the outset, the type of information captured in our registration system will still be duplicated in their highway use taxation system. However, it is our hope that this duplication would soon cease. This relatively simple act of inter-agency cooperation could have a dramatic effect in reducing the compliance costs of the regulated industry and the administrative costs to the jurisdiction. These reductions in costs would, in effect, greatly boost the productivity of both our registration and highway use taxation mechanisms.

If a simple interface between a jurisdictions registration and highway use taxation mechanisms can generate a significant increase in the productivity of these two mechanisms, it is interesting to speculate upon the probable effect of total integration of these two mechanisms. Imagine a jurisdiction where any vehicle with a registered gross weight of over 17,000

pounds is not subject to a registration fee proper. Rather, imagine that these larger, one assumes commercial, vehicles are subject only to a highway use taxation mechanism which includes, for purposes of identification and enforcement, some kind of plating and operating credentials. It seems obvious that compliance costs and administrative costs would be slashed even further, perhaps to the point of a quantum leap in the productivity of this new integrated regulation/highway use taxation mechanism. To carry this hypothetical situation to its ultimate extension, a reciprocity agreement between several geographically contiguous jurisdictions with similar integrated registration/highway use taxation mechanisms would offer the highest degree of productivity for these mechanisms. This is a goal worth working toward. It should be noted that officials from several jurisdictions in the United States under the sponsorship of the Federal Highway Administration are currently discussing a fuel tax reciprocity agreement which would resemble the hypothetical agreement advanced above. Pennsylvania intends to take part in the future discussions of this agreement.

As was discussed at the outset of this paper, commercial vehicle registration and commercial vehicle safety regulation are also integrally related. The full extent of this integral relationship may not be as obvious as the relationship between registration and highway use taxation. However, it is just as important. Enforcement is an essential element of any effective program of safety regulation. Effective enforcement demands an easy means of identifying vehicles. Vehicle registration provides

this easy mechanism. A deeper and more significant relationship between vehicle registration and safety regulation revolves around the formulation of the program of safety regulation itself.

Both government and industry today face the demand for increased services during a period of shrinking resources. The paradox of providing increased services during a period of shrinking resources demands a complete reevaluation of existing safety programs and a careful scrutiny of future safety regulations. Scarce resources must be targeted at the most significant problem areas and in a fashion which can positively impact upon these problem areas. Very specific information as to the operating characteristics of commercial vehicles is essential to the definition of significant problem areas in their safety regulation. Most, if not all, of this operating characteristic information could be captured by a vehicle registration system or an integrated vehicle registration/highway use taxation system as discussed above. This integration would provide yet further cost reductions and productivity enhancements to our commercial vehicle regulation mechanisms.

Pennsylvania is currently assessing the possibility of integrating our vehicle registration and safety regulation systems in some fashion. Our present safety regulation system is a multi-pronged approach. Our commercial vehicle safety regulation program focuses on three areas; periodic inspection and maintenance, random in-use inspection and terminal investigations.

Historically, Pennsylvania has been one of the foremost advocates of periodic inspection of all vehicles. Controversy surrounding the benefits and cost of periodic vehicle inspection and maintenance has flamed recently. We have recommended that the current requirement for semi-annual inspection of vehicles registered within Pennsylvania be reduced to an annual requirement. However, we remain committed at this time to the concept of periodic vehicle inspection and maintenance. We are in the process of refining the inspection procedures to the point where only those items identified by our Traffic Records System as particularly significant are subject to inspection. Hopefully, this will reduce the cost of our periodic inspection system, yet maintain the benefits. Pennsylvania has an additional periodic inspection requirement which is quite unique. During the summer of 1980, the Pennsylvania General Assembly enacted a law which requires every large commercial vehicle operated in Pennsylvania to bear a certificate of inspection issued by some jurisdiction, not necessarily Pennsylvania. The trucking industry took serious issue with this requirement and filed suit in United States District Court to enjoin our enforcement of this law. The law has been temporarily enjoined pending resolution of this suit. This resolution may come at any time now. Our argument is that our Traffic Records System identifies that trucks have a high degree of involvement in serious accidents. The trucking industry's argument is that the requirement would be unduly burdensome. Better information as to the operating characteristics of commercial vehicles of a kind which could be provided by the

integrated system referred to above would greatly ease both the state's identification of this problem area and the court's resolution of this issue. Unfortunately, it seems unlikely that this information could be produced before a decision is reached.

The second prong of Pennsylvania's commercial vehicle safety regulation program is random in-use inspection. During the course of the inspection litigation referred to above, it became necessary to generate data as to the existence of safety defects in those vehicles from inspection jurisdictions and those vehicles from jurisdictions without inspection programs. A program of random in-use inspection was developed to supply this data. The obvious utility of this system caused it to be retained after the litigation ended. Pennsylvania has thirty weigh teams consisting of two persons each which are conducting these inspections. These inspections are similar to the abbreviated in-use inspections performed by the California Highway Patrol. However, our inspections are more highly formatted and utilize a sequential form which allows the inspector to start at one end of the truck and proceed around the vehicle going down the face of the form. It is too early to evaluate the effectiveness of this program of in-use inspection. However, I suspect that it holds great possibilities and will be amplified in the future.

The third prong of Pennsylvania's commercial vehicle safety regulation program is terminal investigations. At present,

these investigations are limited to trucking terminals located within Pennsylvania which handle hazardous material. A sophisticated management information system which will correlate accident information, vehicle violation information and driver violation information has been developed to identify and target problem terminals. Depending upon the success of this hazardous materials application, it is possible that this program of terminal investigations will be expanded to all commercial vehicles. Once again, the very specific kind of information as to operating characteristics which an integrated system could provide would greatly enhance our ability to evaluate this program of terminal investigations.

I have suggested that economic regulation may not be integrally related to the other three areas of commercial vehicle regulation. However, resolution of this issue is dependent upon answering the broader question of the costs and benefits of the concept of economic regulation itself. This is surely a complex subject far beyond the scope of this paper. If economic regulation is found to be a viable form of regulation for the states and provinces of North America it is conceivable that it too might benefit from the type of integration discussed above. Whatever the benefits of any regulatory mechanism, its productivity can be increased by reducing the costs of compliance and administrative costs.

The integration of commercial vehicle registration, highway use taxation and safety regulation mechanisms offers a

great potential for the enhancement of their productivity. Given the present economic climate, this productivity enhancement is essential. Numerous obstacles must be overcome to achieve this essential goal. A morass of resistance to change, special interest groups and inter-jurisdictional and intra-jurisdictional jealousies and suspicions stands in the way of integration. However, the potential of integration demands that we investigate the concept fully and overcome these obstacles as necessary.

John J. Zogby
Harrisburg, PA
May 29, 1981

DOCUMENT: 840-212/016

CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE

(CCATM)

Discours de John J. Zobgy

Intégration des activités d'immatriculation et de
taxation, ainsi que des règles de sécurité relatives
aux véhicules commerciaux

Québec (Québec)
du 16 au 18 juin 1981

THE CENTRAL BANK OF INDIA

RESERVE BANK OF INDIA

1954-55

1954-55

1954-55

1954-55

1954-55

1954-55

1954-55

1954-55

1954-55

1954-55

1954-55

Intégration des activités d'immatriculation et de taxation, ainsi que des règles de sécurité relatives aux véhicules commerciaux

L'industrie des véhicules commerciaux en Amérique du Nord entretient des rapports avec les gouvernements des Etats et des provinces de l'Amérique du Nord dans quatre grands domaines: l'immatriculation des véhicules, l'imposition de taxes pour l'utilisation des réseaux routiers, les règles de sécurité et la réglementation de l'aspect économique. Le présent document ne traitera pas du grand secteur de la réglementation de l'aspect économique, étant donné qu'il s'agit là d'un sujet complexe qui mérite d'être abordé individuellement. En outre, il se peut que la réglementation de l'aspect économique ne soit pas intégralement reliée aux trois autres secteurs de la réglementation des véhicules commerciaux.

Le présent document se fonde principalement sur la thèse voulant que l'immatriculation des véhicules, les taxes imposées pour l'utilisation des routes et les règles de sécurité sont trois volets étroitement reliés de la réglementation des véhicules commerciaux. Il faut d'abord parfaitement saisir, la nature propre des liens qui unissent ces trois fonctions pour pouvoir en maximiser la rentabilité. La moindre lacune à ce sujet ne peut qu'entraîner une baisse de rentabilité.

Il est fréquent de voir dissociées les questions de l'immatriculation des véhicules, des taxes perçues pour l'utilisation des routes et des règlements de sécurité applicables aux véhicules commerciaux. En outre, les points de contact entre ces trois volets de la réglementation des véhicules commerciaux font encore moins souvent l'objet de discussions. Or l'immatriculation ou l'identification des véhicules est pourtant une condition préalable à la bonne marche des programmes de taxes pour l'utilisation des routes ou de règles de sécurité. En effet, il est impossible de taxer une population ou de faire des règles pour garantir sa sécurité si cette population n'est pas d'abord définie. Malheureusement, l'immatriculation des véhicules est généralement considérée comme une fin en soi. En d'autres termes, les renseignements obtenus au moment de l'immatriculation des véhicules ne sont pas reliés ni communiqués aux services administratifs chargés des taxes pour l'utilisation des routes ou des règles de sécurité.

Comme ces renseignements essentiels ne sont pas transmis à ces services, ceux-ci doivent les obtenir par leurs propres moyens. Il va sans dire que ce double emploi est coûteux, tant pour l'organisme gouvernemental qui administre les services que pour l'industrie des véhicules commerciaux,

qui est régie par ces services. La hausse des coûts que subissent ces deux intervenants entraîne une augmentation des taxes et des prix à la consommation pour le public en général. De plus, il résulte de ce chevauchement une baisse de rentabilité des systèmes de réglementation applicables aux véhicules commerciaux. Ainsi, les avantages que rapportent ces systèmes sont plus coûteux qu'ils ne devraient. Par conséquent, la première démarche à entreprendre en vue de l'intégration des systèmes de réglementation applicables aux véhicules commerciaux est de veiller à ce que les renseignements obtenus au moment de l'immatriculation des véhicules ne soient demandés qu'une fois, et qu'ils soient présentés de façon à pouvoir aussi être utilisés par les services chargés des taxes pour l'utilisation des routes et des règles de sécurité.

La Pennsylvanie a toujours favorisé la réciprocité totale ou "ouverte" pour ce qui est de l'immatriculation des véhicules commerciaux. Nous avons accordé le droit de circuler gratuitement sur le territoire de la Pennsylvanie aux véhicules commerciaux de toutes les administrations qui ont reconnu ce même privilège à nos véhicules commerciaux lorsqu'ils circulent sur leur territoire. En fait, si toutes les administrations de l'Amérique de Nord suivaient ce principe, l'industrie serait comblée. Cependant, ce n'est malheureusement

pas le cas pour la plupart des administrations de l'Amérique de Nord, et le système actuellement en vigueur est loin d'être idéal, tant du point de vue de l'administration que des avantages qu'en retire le public en général. La circulation "libre" comporte notamment deux défauts. Premièrement, les Etats ne recueillent pas suffisamment d'information quant à l'identité des véhicules commerciaux et à leur genre d'exploitation. Deuxièmement, les recettes provenant de l'immatriculation des véhicules commerciaux sont inévitablement mal réparties.

La principale entente destinée à résoudre ces problèmes, le régime international d'immatriculation (RII), est une entente de réciprocité de l'immatriculation à laquelle sont actuellement partie 26 Etats américains et une province canadienne. Elle prévoit le calcul des droits d'immatriculation entre les administrations membres au prorata du pourcentage de la distance parcourue par un parc de véhicules dans les diverses administrations. Cette entente facilite la tâche à l'industrie des véhicules commerciaux, en ce sens que les transporteurs ne sont tenus de présenter qu'un seul rapport, qu'ils ne doivent faire de versement que dans l'Etat où ils ont leur principal lieu d'affaires, et enfin qu'ils ne reçoivent qu'une seule plaque d'immatriculation et qu'un seul jeu de permis d'exploitation

ou de fiches de cabine. Les Etats du nord-est des Etats-Unis et la grande majorité des provinces canadiennes ne sont pas partie à l'entente. Quant à elle, la Pennsylvanie a déjà demandé en février 1981 d'être partie à l'entente, qu'elle mettrait en vigueur au cours de l'année d'immatriculation 1982. Le vote pour l'adhésion de la Pennsylvanie à l'entente n'est pas encore terminé, mais il devrait l'être d'ici quelques jours. La Pennsylvanie a pris cette décision pour les deux raisons énumérées ci-dessus, à savoir le manque d'information sur les exploitations et la mauvaise répartition des recettes provenant de l'immatriculation.

Idéalement, les renseignements recueillis par le service d'immatriculation répondraient parfaitement aux besoins d'information du système de taxes pour l'utilisation des routes d'une administration. C'est toutefois rarement le cas. En fait, les services chargés de l'immatriculation et des taxes pour l'utilisation des routes dans la plupart des administrations ne se recoupent pas du tout. Le RII n'est pas la solution totale à ce problème. Les renseignements recueillis par un service d'immatriculation des parcs de véhicules qui calcule les droits au prorata de la distance parcourue par ceux-ci ne correspondent pas nécessairement à la perfection à ceux dont ont besoin les services chargés des taxes pour l'utilisation des routes, qui s'intéressent

plutôt à la distance réelle parcourue par des véhicules en particulier. Heureusement, la plupart des données essentielles à l'identification des véhicules figurent dans les rapports des parcs de véhicules assujettis au régime. Il reste encore à faire le lien entre le service d'immatriculation d'une administration, peut-être la section du RII, et le système de taxes pour l'utilisation des routes.

L'un des principaux obstacles à l'établissement de liens entre le service d'immatriculation d'une administration et le système de taxes pour l'utilisation des routes est que ces deux éléments relèvent souvent d'organismes ou de services administratifs distincts. C'est là une des tristes réalités de la bureaucratie: il est souvent plus facile de susciter la collaboration entre des administrations distinctes qu'entre divers organismes ou services d'une même administration. Quoi qu'il en soit, pareille collaboration doit être établie entre les organismes responsables de l'immatriculation des véhicules et des taxes pour l'utilisation des routes. Mon personnel est constamment en contact avec le département du Revenu de la Pennsylvanie, qui administre notre système de taxes pour l'utilisation des routes, soit la taxe sur le carburant. Nous nous sommes entendus provisoirement sur le genre de renseignements que notre service du RII fournira

à leur service chargé des taxes pour l'utilisation des routes. Au début, les deux services recueilleront essentiellement les mêmes renseignements. A la longue, cependant, nous nous attendons que ce double emploi cesse. Ce geste relativement simple de collaboration entre organismes pourrait avoir d'importantes répercussions, comme la réduction du coût des formalités pour l'industrie réglementée et des frais administratifs de l'Etat. A leur tour, ces réductions de coûts accroîtraient de beaucoup la rentabilité de nos systèmes d'immatriculation et de taxes pour l'utilisation des routes.

Si un simple lien entre les systèmes d'immatriculation et de taxes pour l'utilisation des routes d'une administration peut entraîner une hausse importante de leur rentabilité, il est intéressant d'essayer de voir quels pourraient être les résultats de leur intégration totale. A cette fin, supposons une administration où les véhicules dont la masse totale en charge inscrite dépasse 17 000 livres ne sont pas assujettis, à proprement parler, à des droits d'immatriculation. Imaginons plutôt que ces gros véhicules, on présume qu'il s'agit de véhicules commerciaux, sont seulement assujettis à une taxe pour l'utilisation des routes et qu'ils

doivent avoir, à des fins d'identification et d'application des règlements, une forme quelconque de plaques et de permis d'exploitation. Il semble évident que le coût de l'application des règlements et les frais administratifs seraient réduits d'autant, peut-être même jusqu'au point où il y aurait augmentation sensible de la rentabilité de ce nouveau système intégré de réglementation et de taxes pour l'utilisation des routes. Si l'on veut pousser cette hypothèse jusqu'à l'extrême, une entente de réciprocité entre plusieurs administrations contiguës qui ont des systèmes intégrés d'immatriculation et de taxes pour l'utilisation des routes semblables permettrait à ces systèmes d'atteindre un degré maximum de rentabilité. C'est là l'objectif qu'il faut viser. Il convient de noter que des fonctionnaires de plusieurs administrations des Etats-Unis, sous les auspices de la Federal Highway Administration, étudient actuellement la possibilité d'élaborer une entente de réciprocité relative à la taxe sur le carburant, entente qui ressemblerait au document hypothétique dont nous venons de parler. La Pennsylvanie a l'intention de prendre part aux discussions qui se tiendront à l'avenir à ce sujet.

Comme nous l'avons déjà mentionné au début du présent document, l'immatriculation des véhicules commerciaux et les

règles de sécurité applicables à ces mêmes véhicules sont elles aussi étroitement reliées. Cependant, même si toute la portée de cette relation n'est pas aussi évidente que dans le cas de l'immatriculation et des taxes pour l'utilisation des roues, la relation est tout aussi importante.

Les règles d'application constituent un aspect essentiel à l'efficacité de tout programme de sécurité. Pour en assurer le respect, il faut trouver un moyen facile d'identifier les véhicules. L'immatriculation répond parfaitement à ce besoin. Les rapports plus profonds et plus importants qui existent entre l'immatriculation des véhicules et les règles de sécurité tiennent à la formulation même du programme des règles de sécurité.

De nos jours, le gouvernement et l'industrie font face à une demande accrue de services tandis que les ressources diminuent. Ce paradoxe nécessite la réévaluation totale des programmes de sécurité actuels, de même qu'une étude approfondie des règles de sécurité à venir. Les maigres ressources dont on dispose doivent être concentrées sur les secteurs où l'on trouve les problèmes les plus importants, et de façon qu'elles aient une incidence positive sur ces secteurs. Ainsi, pour cerner, les éléments des règles de sécurité qui font problème, il est essentiel de disposer de renseignements très précis quant aux caractéristiques

d'exploitation des véhicules commerciaux. Or, comme nous l'avons déjà mentionné, la plupart de ces renseignements, voire tous, peuvent être recueillis par un service d'immatriculation des véhicules ou par un service intégré chargé de l'immatriculation des véhicules et des taxes pour l'utilisation des routes. L'intégration permettrait en outre de réduire encore davantage les coûts et d'accroître la rentabilité de nos systèmes de réglementation applicables aux véhicules commerciaux.

La Pennsylvanie envisage actuellement la possibilité d'intégrer les fonctions d'immatriculation des véhicules et d'établissement des règles de sécurité d'une façon ou d'une autre. Notre système actuel de réglementation comporte plusieurs volets. Le programme de règles de sécurité pour les véhicules commerciaux met l'accent sur trois points, à savoir l'inspection et l'entretien périodiques des véhicules, l'inspection au hasard en cours de route, et les enquêtes aux entrepôts. Depuis toujours, la Pennsylvanie a été l'un des tenants les plus acharnés de l'inspection périodique de tous les véhicules. Ce n'est que tout récemment qu'a pris naissance la controverse au sujet des avantages et des coûts de l'inspection et de l'entretien périodiques des véhicules. Nous avons recommandé que les véhicules immatriculés en Pennsylvanie ne soient inspectés qu'une fois par année,

plutôt que deux fois comme c'était le cas auparavant. Nous n'en sommes pas moins encore attachés au principe de l'inspection et de l'entretien périodiques des véhicules. Nous sommes en train de perfectionner nos méthodes d'inspection de façon que seules les pièces définies dans nos dossiers sur la circulation comme étant particulièrement importantes soient inspectées. Nous espérons que ce processus réduira le coût de la formule d'inspection périodique, tout en en conservant les avantages. Il existe en Pennsylvanie une autre disposition relativement à l'inspection périodique qui est pratiquement unique en son genre. Au cours de l'été 1980, l'Assemblée générale de Pennsylvanie a adopté une loi en vertu de laquelle tous les gros véhicules commerciaux qui circulent en Pennsylvanie doivent afficher un certificat d'inspection émis par une administration, pas nécessairement la Pennsylvanie. L'industrie du camionnage s'est opposée à cette exigence et a intenté une poursuite à la Cour de district des Etats-Unis pour nous interdire de faire exécuter cette loi. En attendant le dénouement de cette affaire, qui ne devrait pas tarder, la loi a été temporairement interdite. Nous avons fait valoir que d'après nos dossiers sur la circulation routière, les camions sont souvent mêlés à des accidents graves. Par contre, selon l'industrie du camionnage, cette exigence est inutilement embarrassante. A son avis, la tâche de l'Etat, pour ce qui

est de l'identification du problème, et celle de la cour, pour la décision qu'elle doit rendre, seraient grandement facilitées par de meilleurs renseignements sur les détails d'exploitation des véhicules commerciaux, qui peuvent être fournis par le service intégré dont il a été question ci-dessus. Malheureusement, il semble peu probable que ces renseignements puissent être produits avant que la décision ne soit rendue.

Le deuxième volet du programme des règles de sécurité applicables aux véhicules commerciaux en Pennsylvanie est l'inspection au hasard en cours de route. Pendant le différend relatif à l'inspection, dont nous avons parlé tantôt, il a fallu produire des données comparatives sur la présence de défauts nuisant à la sécurité à l'égard de véhicules provenant d'administrations où l'inspection est obligatoire et d'administrations où il n'existe aucun programme d'inspection. Pour recueillir ces données, on a mis sur pied un programme d'inspection au hasard en cours de route. A cause de son utilité manifeste, ce système a été maintenu après le règlement du différend. La Pennsylvanie a constitué 30 équipes de pesée composées de deux personnes qui effectuent ces inspections. Celles-ci s'apparentent aux inspections abrégées en cours de route qu'effectue la patrouille routière de la Californie. Cependant, nos

inspections sont plus systématiques et se font à l'aide d'un bulletin séquentiel qui permet à l'inspecteur de commencer à une extrémité du camion et de continuer son inspection tout autour du véhicule en suivant les rubriques de la formule. Il est encore trop tôt pour évaluer l'efficacité du programme d'inspection en cours de route, mais je suis persuadé qu'il offre de grandes possibilités et qu'il sera éventuellement étendu.

Le troisième volet du programme de règles de sécurité relatives aux véhicules commerciaux en Pennsylvanie est l'enquête menée à l'entrepôt. A l'heure actuelle, ces enquêtes sont limitées aux entrepôts de camionnage qui sont situées en Pennsylvanie et dont les camions transportent des produits dangereux. Un système perfectionné d'information de gestion qui fera le rapprochement entre les renseignements sur les accidents de la route et sur les violations aux règlements commises par les véhicules et les conducteurs a été mis au point; il servira à trouver les entrepôts-problèmes, qui feront par la suite l'objet d'enquêtes. Tout dépendant du succès du programme à l'égard des véhicules transportant des matières dangereuses, il est possible qu'il soit étendu et s'applique à tous les véhicules commerciaux. Nous le répétons, le genre très précis de renseignements sur les caractéristiques d'exploitation que pourrait fournir

le système intégré accroîtrait grandement notre capacité d'évaluer le programme d'enquêtes aux entrepôts.

J'ai déjà laissé entendre que la réglementation de l'aspect économique n'est pas nécessairement reliée de près aux trois autres volets de la réglementation des véhicules commerciaux. Le traitement de cette question dépend toutefois de la réponse qui sera donnée à la question plus générale des coûts et des avantages rattachés au principe de la réglementation proprement dite de l'aspect économique. Certes, il s'agit là d'un sujet très complexe qui va au-delà de la portée du présent document. Si l'on découvre que la réglementation de l'aspect économique constitue une forme viable de réglementation pour les Etats et les provinces de l'Amérique de Nord, il est possible que ce système puisse également bénéficier du genre d'intégration dont il a été question ci-dessus. Quels que soient les avantages inhérents à tout système de réglementation, la rentabilité peut en être accrue grâce à une réduction des coûts d'application et des frais administratifs.

L'intégration des systèmes d'immatriculation des véhicules commerciaux, de taxes pour l'utilisation des routes et des règles de sécurité présente de grandes possibilités pour ce qui est de l'augmentation de la

rentabilité, qui est essentielle dans la conjoncture économique actuelle. Pour réaliser cet objectif, il faudra toutefois surmonter de nombreux obstacles. Parmi les obstacles à l'intégration, notons un mouvement d'opposition aux changements, les protestations de groupes d'intérêts spéciaux, ainsi que les jalousies et les soupçons entre administrations et au sein même d'une administration. Toutefois, en raison des nombreux avantages qu'offre l'intégration, il faut absolument étudier la question plus à fond et surmonter tous les obstacles.

John J. Zogby
Harrisburg (Pennsylvanie)
Le 29 mai 1981

1860-1861

1888-1889

[illegible]

CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Observations formulées par la S.F.V.M. à la
Conférence de 1981 de la C.C.A.T.M. au sujet
de la réglementation applicable aux véhicules
automobiles au propane

Société des fabricants de
véhicules à moteur

Québec (Québec)
Du 16 au 18 juin 1981

1941

[illegible][illegible]

1. *... and ...*
 2. *... and ...*
 3. *... and ...*
 4. *... and ...*
 5. *... and ...*
 6. *... and ...*
 7. *... and ...*
 8. *... and ...*
 9. *... and ...*
 10. *... and ...*
 11. *... and ...*
 12. *... and ...*
 13. *... and ...*
 14. *... and ...*
 15. *... and ...*
 16. *... and ...*
 17. *... and ...*
 18. *... and ...*
 19. *... and ...*
 20. *... and ...*
 21. *... and ...*
 22. *... and ...*
 23. *... and ...*
 24. *... and ...*
 25. *... and ...*
 26. *... and ...*
 27. *... and ...*
 28. *... and ...*
 29. *... and ...*
 30. *... and ...*
 31. *... and ...*
 32. *... and ...*
 33. *... and ...*
 34. *... and ...*
 35. *... and ...*
 36. *... and ...*
 37. *... and ...*
 38. *... and ...*
 39. *... and ...*
 40. *... and ...*
 41. *... and ...*
 42. *... and ...*
 43. *... and ...*
 44. *... and ...*
 45. *... and ...*
 46. *... and ...*
 47. *... and ...*
 48. *... and ...*
 49. *... and ...*
 50. *... and ...*
 51. *... and ...*
 52. *... and ...*
 53. *... and ...*
 54. *... and ...*
 55. *... and ...*
 56. *... and ...*
 57. *... and ...*
 58. *... and ...*
 59. *... and ...*
 60. *... and ...*
 61. *... and ...*
 62. *... and ...*
 63. *... and ...*
 64. *... and ...*
 65. *... and ...*
 66. *... and ...*
 67. *... and ...*
 68. *... and ...*
 69. *... and ...*
 70. *... and ...*
 71. *... and ...*
 72. *... and ...*
 73. *... and ...*
 74. *... and ...*
 75. *... and ...*
 76. *... and ...*
 77. *... and ...*
 78. *... and ...*
 79. *... and ...*
 80. *... and ...*
 81. *... and ...*
 82. *... and ...*
 83. *... and ...*
 84. *... and ...*
 85. *... and ...*
 86. *... and ...*
 87. *... and ...*
 88. *... and ...*
 89. *... and ...*
 90. *... and ...*
 91. *... and ...*
 92. *... and ...*
 93. *... and ...*
 94. *... and ...*
 95. *... and ...*
 96. *... and ...*
 97. *... and ...*
 98. *... and ...*
 99. *... and ...*
 100. *... and ...*

0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000

... 211-0000

Figure 1. The effect of the concentration of the *Agaricus bisporus* spores on the growth of *Agaricus bisporus* on the substrate. The concentration of the spores was 10⁴ spores/g (a), 10⁵ spores/g (b), 10⁶ spores/g (c), 10⁷ spores/g (d), 10⁸ spores/g (e), 10⁹ spores/g (f), 10¹⁰ spores/g (g), 10¹¹ spores/g (h), 10¹² spores/g (i), 10¹³ spores/g (j), 10¹⁴ spores/g (k), 10¹⁵ spores/g (l), 10¹⁶ spores/g (m), 10¹⁷ spores/g (n), 10¹⁸ spores/g (o), 10¹⁹ spores/g (p), 10²⁰ spores/g (q), 10²¹ spores/g (r), 10²² spores/g (s), 10²³ spores/g (t), 10²⁴ spores/g (u), 10²⁵ spores/g (v), 10²⁶ spores/g (w), 10²⁷ spores/g (x), 10²⁸ spores/g (y), 10²⁹ spores/g (z), 10³⁰ spores/g (aa), 10³¹ spores/g (ab), 10³² spores/g (ac), 10³³ spores/g (ad), 10³⁴ spores/g (ae), 10³⁵ spores/g (af), 10³⁶ spores/g (ag), 10³⁷ spores/g (ah), 10³⁸ spores/g (ai), 10³⁹ spores/g (aj), 10⁴⁰ spores/g (ak), 10⁴¹ spores/g (al), 10⁴² spores/g (am), 10⁴³ spores/g (an), 10⁴⁴ spores/g (ao), 10⁴⁵ spores/g (ap), 10⁴⁶ spores/g (aq), 10⁴⁷ spores/g (ar), 10⁴⁸ spores/g (as), 10⁴⁹ spores/g (at), 10⁵⁰ spores/g (au), 10⁵¹ spores/g (av), 10⁵² spores/g (aw), 10⁵³ spores/g (ax), 10⁵⁴ spores/g (ay), 10⁵⁵ spores/g (az), 10⁵⁶ spores/g (ba), 10⁵⁷ spores/g (bb), 10⁵⁸ spores/g (bc), 10⁵⁹ spores/g (bd), 10⁶⁰ spores/g (be), 10⁶¹ spores/g (bf), 10⁶² spores/g (bg), 10⁶³ spores/g (bh), 10⁶⁴ spores/g (bi), 10⁶⁵ spores/g (bj), 10⁶⁶ spores/g (bk), 10⁶⁷ spores/g (bl), 10⁶⁸ spores/g (bm), 10⁶⁹ spores/g (bn), 10⁷⁰ spores/g (bo), 10⁷¹ spores/g (bp), 10⁷² spores/g (bq), 10⁷³ spores/g (br), 10⁷⁴ spores/g (bs), 10⁷⁵ spores/g (bt), 10⁷⁶ spores/g (bu), 10⁷⁷ spores/g (bv), 10⁷⁸ spores/g (bw), 10⁷⁹ spores/g (bx), 10⁸⁰ spores/g (by), 10⁸¹ spores/g (bz), 10⁸² spores/g (ca), 10⁸³ spores/g (cb), 10⁸⁴ spores/g (cc), 10⁸⁵ spores/g (cd), 10⁸⁶ spores/g (ce), 10⁸⁷ spores/g (cf), 10⁸⁸ spores/g (cg), 10⁸⁹ spores/g (ch), 10⁹⁰ spores/g (ci), 10⁹¹ spores/g (cj), 10⁹² spores/g (ck), 10⁹³ spores/g (cl), 10⁹⁴ spores/g (cm), 10⁹⁵ spores/g (cn), 10⁹⁶ spores/g (co), 10⁹⁷ spores/g (cp), 10⁹⁸ spores/g (cq), 10⁹⁹ spores/g (cr), 10¹⁰⁰ spores/g (cs), 10¹⁰¹ spores/g (ct), 10¹⁰² spores/g (cu), 10¹⁰³ spores/g (cv), 10¹⁰⁴ spores/g (cw), 10¹⁰⁵ spores/g (cx), 10¹⁰⁶ spores/g (cy), 10¹⁰⁷ spores/g (cz), 10¹⁰⁸ spores/g (da), 10¹⁰⁹ spores/g (db), 10¹¹⁰ spores/g (dc), 10¹¹¹ spores/g (dd), 10¹¹² spores/g (de), 10¹¹³ spores/g (df), 10¹¹⁴ spores/g (dg), 10¹¹⁵ spores/g (dh), 10¹¹⁶ spores/g (di), 10¹¹⁷ spores/g (dj), 10¹¹⁸ spores/g (dk), 10¹¹⁹ spores/g (dl), 10¹²⁰ spores/g (dm), 10¹²¹ spores/g (dn), 10¹²² spores/g (do), 10¹²³ spores/g (dp), 10¹²⁴ spores/g (dq), 10¹²⁵ spores/g (dr), 10¹²⁶ spores/g (ds), 10¹²⁷ spores/g (dt), 10¹²⁸ spores/g (du), 10¹²⁹ spores/g (dv), 10¹³⁰ spores/g (dw), 10¹³¹ spores/g (dx), 10¹³² spores/g (dy), 10¹³³ spores/g (dz), 10¹³⁴ spores/g (ea), 10¹³⁵ spores/g (eb), 10¹³⁶ spores/g (ec), 10¹³⁷ spores/g (ed), 10¹³⁸ spores/g (ee), 10¹³⁹ spores/g (ef), 10¹⁴⁰ spores/g (eg), 10¹⁴¹ spores/g (eh), 10¹⁴² spores/g (ei), 10¹⁴³ spores/g (ej), 10¹⁴⁴ spores/g (ek), 10¹⁴⁵ spores/g (el), 10¹⁴⁶ spores/g (em), 10¹⁴⁷ spores/g (en), 10¹⁴⁸ spores/g (eo), 10¹⁴⁹ spores/g (ep), 10¹⁵⁰ spores/g (eq), 10¹⁵¹ spores/g (er), 10¹⁵² spores/g (es), 10¹⁵³ spores/g (et), 10¹⁵⁴ spores/g (eu), 10¹⁵⁵ spores/g (ev), 10¹⁵⁶ spores/g (ew), 10¹⁵⁷ spores/g (ex), 10¹⁵⁸ spores/g (ey), 10¹⁵⁹ spores/g (ez), 10¹⁶⁰ spores/g (fa), 10¹⁶¹ spores/g (fb), 10¹⁶² spores/g (fc), 10¹⁶³ spores/g (fd), 10¹⁶⁴ spores/g (fe), 10¹⁶⁵ spores/g (ff), 10¹⁶⁶ spores/g (fg), 10¹⁶⁷ spores/g (fh), 10¹⁶⁸ spores/g (fi), 10¹⁶⁹ spores/g (fj), 10¹⁷⁰ spores/g (fk), 10¹⁷¹ spores/g (fl), 10¹⁷² spores/g (fm), 10¹⁷³ spores/g (fn), 10¹⁷⁴ spores/g (fo), 10¹⁷⁵ spores/g (fp), 10¹⁷⁶ spores/g (fq), 10¹⁷⁷ spores/g (fr), 10¹⁷⁸ spores/g (fs), 10¹⁷⁹ spores/g (ft), 10¹⁸⁰ spores/g (fu), 10¹⁸¹ spores/g (fv), 10¹⁸² spores/g (fw), 10¹⁸³ spores/g (fx), 10¹⁸⁴ spores/g (fy), 10¹⁸⁵ spores/g (fz), 10¹⁸⁶ spores/g (ga), 10¹⁸⁷ spores/g (gb), 10¹⁸⁸ spores/g (gc), 10¹⁸⁹ spores/g (gd), 10¹⁹⁰ spores/g (ge), 10¹⁹¹ spores/g (gf), 10¹⁹² spores/g (gg), 10¹⁹³ spores/g (gh), 10¹⁹⁴ spores/g (gi), 10¹⁹⁵ spores/g (gj), 10¹⁹⁶ spores/g (gk), 10¹⁹⁷ spores/g (gl), 10¹⁹⁸ spores/g (gm), 10¹⁹⁹ spores/g (gn), 10²⁰⁰ spores/g (go), 10²⁰¹ spores/g (gp), 10²⁰² spores/g (gq), 10²⁰³ spores/g (gr), 10²⁰⁴ spores/g (gs), 10²⁰⁵ spores/g (gt), 10²⁰⁶ spores/g (gu), 10²⁰⁷ spores/g (gv), 10²⁰⁸ spores/g (gw), 10²⁰⁹ spores/g (gx), 10²¹⁰ spores/g (gy), 10²¹¹ spores/g (gz), 10²¹² spores/g (ha), 10²¹³ spores/g (hb), 10²¹⁴ spores/g (hc), 10²¹⁵ spores/g (hd), 10²¹⁶ spores/g (he), 10²¹⁷ spores/g (hf), 10²¹⁸ spores/g (hg), 10²¹⁹ spores/g (hh), 10²²⁰ spores/g (hi), 10²²¹ spores/g (hj), 10²²² spores/g (hk), 10²²³ spores/g (hl), 10²²⁴ spores/g (hm), 10²²⁵ spores/g (hn), 10²²⁶ spores/g (ho), 10²²⁷ spores/g (hp), 10²²⁸ spores/g (hq), 10²²⁹ spores/g (hr), 10²³⁰ spores/g (hs), 10²³¹ spores/g (ht), 10²³² spores/g (hu), 10²³³ spores/g (hv

Year	Age	Sex	Site	Depth	Length	Weight	Stomach	Spine	Notes
1961	10	M	100	10	10	10	10	10	10
1962	11	F	100	11	11	11	11	11	11
1963	12	M	100	12	12	12	12	12	12
1964	13	F	100	13	13	13	13	13	13
1965	14	M	100	14	14	14	14	14	14
1966	15	F	100	15	15	15	15	15	15
1967	16	M	100	16	16	16	16	16	16
1968	17	F	100	17	17	17	17	17	17
1969	18	M	100	18	18	18	18	18	18
1970	19	F	100	19	19	19	19	19	19
1971	20	M	100	20	20	20	20	20	20
1972	21	F	100	21	21	21	21	21	21
1973	22	M	100	22	22	22	22	22	22
1974	23	F	100	23	23	23	23	23	23
1975	24	M	100	24	24	24	24	24	24
1976	25	F	100	25	25	25	25	25	25
1977	26	M	100	26	26	26	26	26	26
1978	27	F	100	27	27	27	27	27	27
1979	28	M	100	28	28	28	28	28	28
1980	29	F	100	29	29	29	29	29	29
1981	30	M	100	30	30	30	30	30	30
1982	31	F	100	31	31	31	31	31	31
1983	32	M	100	32	32	32	32	32	32
1984	33	F	100	33	33	33	33	33	33
1985	34	M	100	34	34	34	34	34	34
1986	35	F	100	35	35	35	35	35	35
1987	36	M	100	36	36	36	36	36	36
1988	37	F	100	37	37	37	37	37	37
1989	38	M	100	38	38	38	38	38	38
1990	39	F	100	39	39	39	39	39	39
1991	40	M	100	40	40	40	40	40	40
1992	41	F	100	41	41	41	41	41	41
1993	42	M	100	42	42	42	42	42	42
1994	43	F	100	43	43	43	43	43	43
1995	44	M	100	44	44	44	44	44	44
1996	45	F	100	45	45	45	45	45	45
1997	46	M	100	46	46	46	46	46	46
1998	47	F	100	47	47	47	47	47	47
1999	48	M	100	48	48	48	48	48	48
2000	49	F	100	49	49	49	49	49	49
2001	50	M	100	50	50	50	50	50	50
2002	51	F	100	51	51	51	51	51	51
2003	52	M	100	52	52	52	52	52	52
2004	53	F	100	53	53	53	53	53	53
2005	54	M	100	54	54	54	54	54	54
2006	55	F	100	55					

[illegible][illegible]
$$\frac{1}{\sqrt{2\pi}} \int_{-\infty}^{\infty} \frac{1}{\sqrt{1+x^2}} e^{-\frac{1}{2}x^2} dx = 1$$

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

1. *Chrysomelidae* (Coleoptera)

	μ	σ	σ^2
math	70	10	100
spells	70	10	100

100

2000		2001	
g	N _g	g	N _g
1	1	1	1
2	1	2	2
3	1	1	1
4	1	1	1
5	1	1	1
6	1	1	1
7	1	1	1
8	1	1	1
9	1	1	1
10	1	1	1
11	1	1	1
12	1	1	1
13	1	1	1
14	1	1	1
15	1	1	1
16	1	1	1
17	1	1	1
18	1	1	1
19	1	1	1
20	1	1	1
21	1	1	1
22	1	1	1
23	1	1	1
24	1	1	1
25	1	1	1
26	1	1	1
27	1	1	1
28	1	1	1
29	1	1	1
30	1	1	1
31	1	1	1
32	1	1	1
33	1	1	1
34	1	1	1
35	1	1	1
36	1	1	1
37	1	1	1
38	1	1	1
39	1	1	1
40	1	1	1
41	1	1	1
42	1	1	1
43	1	1	1
44	1	1	1
45	1	1	1
46	1	1	1
47	1	1	1
48	1	1	1
49	1	1	1
50	1	1	1
51	1	1	1
52	1	1	1
53	1	1	1
54	1	1	1
55	1	1	1
56	1	1	1
57	1	1	1
58	1	1	1
59	1	1	1
60	1	1	1
61	1	1	1
62	1	1	1
63	1	1	1
64	1	1	1
65	1	1	1
66	1	1	1
67	1	1	1
68	1	1	1
69	1	1	1
70	1	1	1
71	1	1	1
72	1	1	1
73	1	1	1
74	1	1	1
75	1	1	1
76	1	1	1
77	1	1	1
78	1	1	1
79	1	1	1
80	1	1	1
81	1	1	1
82	1	1	1
83	1	1	1
84	1	1	1
85	1	1	1
86	1	1	1
87	1	1	1
88	1	1	1
89	1	1	1
90	1	1	1
91	1	1	1
92	1	1	1
93	1	1	1
94	1	1	1
95	1	1	1
96	1	1	1
97	1	1	1
98	1	1	1
99	1	1	1
100	1	1	1

•

Moped Association of Canada

Association Cyclomoteurs du Canada

Government
Publications

CA1
Z2
-C52

UNIFORM PROVINCIAL LEGISLATION FOR MOPEDS
and
Adherence to the Moped Definition and
Safety Standards and Equipment recommended
in the Motor Vehicle Safety Regulations
Amendment

A Submission to the
CCMTA Conference
Chateau Frontenac
Quebec, Quebec
June 15-18, 1981

Submitted by the
Moped Association of Canada

INDEX

	<u>Page</u>
<u>INTRODUCTION</u>	1
<u>PROVINCIAL REGULATIONS</u>	
Moped Registration	2
Minimum Age	
Driver's License	
Insurance	
Helmets	
Passengers	3
<u>MOTOR VEHICLE SAFETY</u>	
<u>Regulations Amendment</u>	
Moped Definition	4
Moped Safety Standards and	
Equipment	5

INTRODUCTION

The Moped Association of Canada (MAC) is a national non-profit association representing manufacturers, distributors and dealers. The purpose of the association is to present a united voice to government legislators and consumers on the subject of mopeds and the important place mopeds will inevitably hold in the overall transportation scene.

Their low fuel consumption, (47 to 77 km. to the litre) low maintenance costs, minimal emission of pollutants, maneuverability and ease of operation will emphasize their usefulness in all short-haul runs.

We welcome the opportunity to submit to you our views on the need for:

- a) uniform legislation in all Provinces and Territories with respect to the operation of mopeds and
- b) adherence to the definition and safety and equipment standards concerning mopeds, recommended by the Minister of Transport in the amendment to the Motor Vehicle Safety Regulations under Schedule No. 157 which became effective April 1, 1980.

PROVINCIAL REGULATIONS

Moped Registration

MAC recommends that mopeds be registered in a special class which distinguishes them from motorcycles. This ensures ease of vehicle identification, recognition of vehicles for which a moped operator's license is required.

Minimum Age

It is recommended that persons age 14 and over be permitted to obtain a moped driver's license. Drivers 14-16 years of age should carry a certificate signed by a parent or guardian declaring the driver's age and certifying that he or she has approval to drive a moped.

In tests it has been proven that anyone who can ride a bicycle can learn to operate a moped very quickly.

Young people below age 14 are permitted to ride bicycles without a vehicle license, driver's license, helmet or insurance. Acquiring the knowledge and skill to drive a low-powered, low-speed moped and learning the rules of the road at age 14 will be consequentially useful in the development of safety awareness and defensive driving habits. It will be valuable experience for use in the near future when they will be authorized to obtain a license to drive higher-powered cars and motorcycles.

Drivers License

A moped operator's license should be obtainable by any person 14 years of age or over who passes a vision test, a written rules of the road test and answers specific questions regarding moped characteristics.

Insurance

MAC endorses the requirement for mandatory moped insurance.

Helmets

MAC promotes the use of protective headgear by moped riders.

Passengers

Because of the light weight and low power of mopeds, passengers should be prohibited. However, the exception should be a child under 6 years of age carried in a specially designed seat similar to that used on bicycles.

CANADIAN MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS AMMENDMENT

Moped Definition

Under Schedule No. 157 which became effective April 1, 1980,
the definition of a "moped"

Means a vehicle that:

- (a) has steering handlebars completely constrained from rotating in relation to the axle of one wheel in contact with the ground.
- (b) is designed to travel on not more than three wheels in contact with the ground,
- (c) has a maximum attainable speed on level ground, unassisted by operation of the pedal system of 50 km/h (30 mph),
- (d) has pedals by means of which the vehicle may be propelled at all times,
- (e) has a power source that produces a maximum of 1.5 kw (2 bhp), or a piston displacement not exceeding 50 cubic centimetres (3.05 cubic inches),
- (f) has a power drive system that does not require clutching or shifting by the operator after the drive system is engaged, and
- (g) has a maximum weight of 55 kg (120 lbs.) excluding fuel, or batteries used to store energy for vehicle propulsion.

The distinctive features of a moped are clearly stated under items (c), (d), (e) and (f) above. The word moped is a combination of MOtor and PEDals which describes a concept that is unique among all existing vehicles. Only the moped has the capability of employing both human power and engine power in combination to propel itself at speeds up to 50 km/h. This unique pedal and motor combination has formed the basis for the separate classification - separate from the motorcycle and separate from the bicycle.

The pedals of the moped are integral to its operation and are important safety aids:

- pedalling starts the engine

- mopeds can be pedalled without use of the engine .
- pedalling adds the strength of the driver to the low powered motor when extra acceleration assistance is needed - to maintain a safe minimum speed on a hill, to move away from a stop sign or traffic light at the speed of other traffic.
- a sudden stall can be corrected in motion by pedalling.

The legal status of a moped can be readily determined by law enforcement officers who can view the pedals from a distance.

In the U.S., 41 of 46 states which have enacted moped laws require the vehicles to be equipped with operable pedals. All major safety organizations include the pedal requirement in their moped definitions because pedals are such an important part of the moped concept. These organizations include the National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances, the Vehicle Equipment Safety Commission, the American Association of Motor Vehicle Administrators, the International Association of Chiefs of Police and the National Safety Council.

Elimination of the pedal requirement would be a retrogressive step and in effect, return the moped to the motorcycle classification.

Members of MAC respectfully request that no change be made to the moped definition as described in the Motor Vehicle Safety Regulations Amendment.

Moped Safety Standards and Equipment

It is recommended that all Provinces and Territories conform to the safety standards and equipment requirements outlined in amendments to the Motor Vehicle Safety Regulations. These standards and requirements are similar to those established by the U.S. National Highway Traffic Safety Administration. Compliance would permit one set of standards to prevail in Canada and the U.S. Varying standards cause confusion for distributors, dealers and consumers. Also, added costs for small shipments of specially equipped vehicles must ultimately be borne by the consumer.

We thank you for the opportunity to present this submission and will be pleased to answer any questions.

Moped Association of Canada

Association Cyclomoteurs du Canada

Certificat
Publication

241
72
-052

Lois provinciales uniformes pour les cyclomoteurs

et

respect de la définition d'un cyclomoteur et des
normes de sécurité et d'équipement telles que
décrites dans la modification apportée au règlement
sur la sécurité des véhicules automobiles.

Exposé présenté à la
Conférence Canadienne
d'Administrateurs
en Transport Motorisé

Château Frontenac
Québec (Québec)
du 15 au 18 juin 1981

Présenté par
l'Association des Cyclomoteurs du Canada



Table des matières

	Page
Introduction	1
<u>Règlements provinciaux</u>	
Immatriculation des cyclomoteurs	2
Age minimum	2
Permis de conduire	2
Assurance	2
Casques protecteurs	3
<u>Modification au règlement sur la sécurité des véhicules automobiles</u>	
Définition du cyclomoteur	4
Normes de sécurité et d'équipement du cyclomoteur	5

Introduction

L'Association des Cyclomoteurs du Canada (ACC) est une association nationale à but non lucratif qui représente les distributeurs et marchands de cyclomoteurs. L'Association a été formée dans le but de présenter un point de vue uniforme aux législateurs et aux consommateurs concernant les cyclomoteurs et l'importance de la place que ceux-ci occuperont sur la scène du transport en général.

Leur basse consommation de carburant (de 47 à 77 km au litre), leur bas coût d'entretien, leur basse émission de polluants, leur maniabilité et leur facilité de fonctionnement soulignent tous le rôle prépondérant qu'ils sont appelés à jouer dans le domaine du transport sur trajet de courte distance.

Nous vous remercions de l'occasion que vous nous fournissez de présenter notre point de vue sur les sujets suivant:

- (a) des lois uniformes dans toutes les provinces et territoires en ce qui a trait à l'utilisation des cyclomoteurs et
- (b) le respect de la définition des normes de sécurité et d'équipement portant sur les cyclomoteurs, telle que recommandée par le Ministre des Transports dans la modification apportée au règlement sur la sécurité des véhicules automobiles en vertu de l'annexe no 157 qui est entrée en vigueur le 1^{er} avril 1980.

Règlements provinciaux

Immatriculation des cyclomoteurs

L'ACC recommande que les cyclomoteurs soient immatriculés dans une classe particulière qui les distinguera des motocyclettes. Ceci facilitera leur classement, améliorera l'établissement de rapports d'accidents et permettra une identification rapide des véhicules requérant un permis de conduire pour cyclomoteurs.

Age minimum

Nous recommandons que les personnes âgées de 14 et plus soient autorisées à faire la demande d'un permis de conduire pour cyclomoteurs. Les conducteurs âgés de 14 à 16 ans devraient avoir en leur possession un certificat, signé par un parent ou tuteur, attestant de l'âge du conducteur et déclarant que le conducteur est autorisé à conduire un cyclomoteur.

Il a été prouvé, grâce à des tests à cet effet, qu'une personne qui peut conduire une bicyclette peut rapidement apprendre à conduire un cyclomoteur.

Les jeunes gens de moins de 14 ans conduisent des bicyclettes sans permis de conduire, casque protecteur ou assurance. L'acquisition des connaissances et aptitudes nécessaires à la conduite d'un cyclomoteur à basse puissance et à faible vitesse et l'acquisition des connaissances des règlements de la route les aidera donc à devenir plus vigilants sur la route et à acquérir de bonnes habitudes de sécurité et de conduite défensive. Ces connaissances s'avéreront précieuses au moment où, dans un avenir rapproché, ils auront droit d'obtenir un permis de conduire pour des véhicules beaucoup plus puissants, tels que les voitures et motocyclettes.

Permis de conduire

Un permis de conduire pour cyclomoteurs devrait être remis à toute personne âgée de 14 ans et plus qui subit avec succès un examen de la vue ainsi qu'un examen écrit des règles de la route et qui de plus, répond correctement à des questions traitant particulièrement des caractéristiques des cyclomoteurs.

Assurance

L'ACC appuie pleinement l'idée d'une assurance obligatoire pour cyclomoteurs.

Les casques protecteurs

L'ACC encourage fortement le port de casques protecteurs par toute personne qui monte sur un cyclomoteur.

Passagers

Vu la légèreté et la faible puissance des cyclomoteurs, il devrait être interdit de prendre des passagers à bord de cyclomoteurs. La seule exception à cette règle devrait être le cas des enfants âgés de moins de six ans qui sont assis sur un siège spécialement conçu à cet effet du genre présentement utilisé sur les bicyclettes.

Définition du cyclomoteur selon la modification apportée
au règlement sur la sécurité des véhicules automobiles:

En vertu de l'annexe n° 157, entrée en vigueur le 1^{er} avril 1980, un cyclomoteur est un véhicule:

- (a) ayant un guidon dont la rotation se transmet sans intermédiaire à l'axe d'une roue en contact avec le sol,
- (b) conçu pour rouler sur au plus trois roues en contact avec le sol,
- (c) pouvant atteindre une vitesse maximale de 50 km/h (30 m/h) sur une surface en palier, sans l'aide de pédales,
- (d) ayant des pédales pour la propulsion en tout temps,
- (e) ayant un moteur qui produit une puissance maximale de 1,5 kW (2 h.p.), ou une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ (3,05 po³),
- (f) ayant un système de transmission de la puissance qui, une fois enclenché, n'exige aucune manoeuvre d'embrayage, de débrayage ou de changement de vitesse de la part du conducteur, et
- (g) ayant un poids maximal de 55 kg (120 lb), ne comprenant pas le poids du carburant ni celui des batteries utilisées pour emmagasiner l'énergie nécessaire à sa propulsion.

Les caractéristiques particulières au cyclomoteur sont clairement établies aux alinéas (c), (d), (e) et (f) ci-dessus. Le mot cyclomoteur est une formation provenant des mots moteur et cycle qui décrivent un concept unique parmi tous les véhicules qui existent présentement. Seul le cyclomoteur est capable d'utiliser la force motrice humaine alliée à celle d'un moteur pour arriver à une vitesse maximale de 50 km/h. Cette unique alliance de la pédale et du moteur forme la base même de la différence qui existe entre le cyclomoteur d'une part et la motocyclette et la bicyclette d'autre part.

Les pédales du cyclomoteur forment une partie intégrante de son fonctionnement et constituent un facteur important de sécurité:

- l'action de pédaler fait démarrer le moteur
- les cyclomoteurs peuvent être mus par la seule puissance des pédales sans l'aide du moteur

- l'action de pédaler ajoute la puissance de propulsion du conducteur à celle du moteur lorsqu'il est nécessaire d'accélérer afin de maintenir la vitesse minimale requise pour monter une côte ou encore pour démarrer à la même vitesse que les autres véhicules après un arrêt momentané (p. ex. un arrêt aux feux de circulation, etc.)
- une panne soudaine en route peut facilement être rectifiée grâce à la propulsion générée par les pédales

Les agents de police peuvent facilement identifier à distance un cyclomoteur grâce à l'action requise pour faire fonctionner les pédales.

Aux E.-U., 41 des 46 états qui ont adopté des règlements visant particulièrement les cyclomoteurs insistent pour que les cyclomoteurs soient équipés de pédales qui fonctionnent. Vu que les pédales forment une partie intégrante si importante du concept cyclomoteur, tous les importants organismes de sécurité américains ont incluent, dans leur définition de cyclomoteurs, l'obligation d'avoir des pédales qui fonctionnent. Parmi ces importants organismes on compte le National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances, le Vehicle Equipment Safety Commission, l'American Association of Motor Vehicle Administrators, l'International Association of Chiefs of Police et le National Safety Council.

L'élimination de la nécessité de pourvoir les cyclomoteurs de pédales constituerait une étape rétrograde et aurait pour effet de remettre les cyclomoteurs dans la catégorie des motocyclettes.

Les membres de l'ACC vous prient humblement de ne pas changer la définition du cyclomoteur, mais bien plutôt de réaffirmer la définition contenue dans la modification apportée au règlement sur la sécurité des véhicules automobiles.

Normes de sécurité et d'équipement des cyclomoteurs

Nous recommandons fortement que toutes les provinces et territoires adoptent et se conforment aux normes de sécurité et d'équipement définies dans la modification apportée au règlement sur la sécurité des véhicules automobiles. Ces normes et règlements sont semblables à ceux adoptés par le U.S. National Highway Traffic Safety Administration. L'adoption des mêmes normes aurait pour effet d'uniformiser les règlements relatifs aux cyclomoteurs tant au Canada qu'aux Etats-Unis et permettrait d'éviter une confusion certaine chez les distributeurs, marchands et consommateurs. Les coûts de production seraient aussi grandement réduits, évitant ainsi aux consommateurs de payer plus cher pour leurs cyclomoteurs.



Private Motor Truck Council of Canada
Association Canadienne du Camionnage d'Entreprise



211
22
-C52

SUBMISSION

OF THE

**PRIVATE MOTOR TRUCK
COUNCIL OF CANADA**

TO THE

**CANADIAN CONFERENCE OF
MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS**

AT THE

**1981 ANNUAL CONFERENCE
QUEBEC CITY, QUEBEC**

PRIVATE MOTOR TRUCK COUNCIL OF CANADA BRIEF TO CCMTA

INTRODUCTION

The Private Motor Truck Council of Canada (PMTTC) welcomes this opportunity of presenting its views on a number of subjects which we believe may be of interest to members of the Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA) and delegates attending its annual meeting. Although this is the first time the Council's general outlook is being presented to the CCMTA, we have had occasion to comment on specific subjects such as reciprocity.

The Council represents firms who operate their own or leased vehicles to move goods they manufacture or merchandise in the course of their normal business activity which is other than for-hire transport. Membership includes equipment suppliers and lessors, driver lessors and other corporations, partnerships and individuals interested in private carriage. The Council is the principal organization serving private trucking on a national basis whose membership now numbers 140 firms and is growing steadily.

The issues and concerns which we wish to address in this presentation are as follows:

- a. motive fuel allocation under the Emergency Supplies Allocation Board (ESAB);
- b. vehicle reciprocity and its expansion internationally;
- c. intercorporate hauling provisions;
- d. transportation of dangerous goods;
- e. load securement regulations;

- f. standardization and compatibility in commercial vehicle weight limits;
- g. some current inequities in legislation including the application of excise tax on goods carried in private trucks, meal allowances for drivers, provincial driver regulations, and
- h. some view of the benefits as well as the problems of private truck operations.

a. Emergency Allocation of Fuel

Like the Canadian Trucking Association we have been involved in an ongoing review in a special sub-committee of ESAB of the necessary procedures required for the effective temporary allocation of motive fuels in an emergency energy situation. Although that exercise is not complete, it appears to have produced substantial agreement on the need for simplicity in any procedures that will ensure adequate provision of a reduced supply of motive fuel for highway transport. We accept the premise that a severe shortage, or a prolonged one, will require a rationing program with its attendant costs and complexities. Like others of the committee we believe that simple procedures for the allocation of fuel by suppliers will work provided all major parties are committed to its success. The procedures are required primarily to govern the supply of motive fuel through truck stops and service stations which our data indicates account for 16 per cent and 2 per cent respectively of the fuel requirements of private trucking. Providing there is an acceptable method of supplying truck stops, the main problem of allocating scarce fuels would appear to be resolved.

Irregular operations and new entries into private trucking which do not have any prior history of fuel use could pose problems of supply which may require empirical decisions by ESAB officials. The process of examination, however, is still underway and we anticipate that a simple set of procedures for the allocation of motor fuels will be produced within the next 30 to 60 days.

b. Reciprocity

The PMTC is pleased with the advent of the Canadian Agreement on Vehicle Reciprocity (CAVR) which goes a long way to resolving knotty problems that have plagued interprovincial and indeed international transportation for some time past. There are one or two remaining irritants, however, which we would like to see resolved. One of these is the decision by the provinces of British Columbia and Quebec to treat trailers as vehicles to be licensed in their province even though they may already be licensed in some other province. Such requirements, we believe, unduly restrict the movements of trailers required in the normal course of events to proceed from one province into another. Moreover, few operators and no lessors of trailers are able to maintain mileage records, simply because of the difficulty in tracking the trailer through its many users. And clearly to begin to establish such records would be a significant cost burden, one that we do not believe is required.

We are also concerned about the incidence of double taxation on tractors and trailers which occurs by virtue of the application of the CAVR by British Columbia. These two problems we believe should be addressed and resolved with dispatch.

There is also a need we believe to expand the principles espoused in the CAVR into a comprehensive agreement with the United States of America. We are aware that the Western compact and the full and free reciprocal agreements the Central and Eastern provinces have negotiated with many states in the U.S.A. have removed many of the barriers and problems that plagued Canadian industry and restricted penetration of the vast U.S. consumer markets. Nonetheless, some problem areas still exist, such as the exclusion of Michigan from the Ontario-U.S.A. reciprocal arrangements. Consequently, we believe there is merit in pursuing standardization in all reciprocity arrangements using the same principles and approach that resulted in the CAVR. Of course, we continue to believe that full and free reciprocity is more desirable than a pro rata system.

c. Intercorporate Hauling

In this age of energy shortages with its attendant necessity for fuel conservation we have promoted the adoption, by all provinces, of legislative provisions that would permit companies within a corporate group to move the goods of the parent corporation and its subsidiaries between all corporate entities of the group where the parent company controls more than 50 per cent of the voting shares of those subsidiaries. In short, we believe that within such corporate groups the free flow of their products and raw materials would enable such companies to achieve substantial savings in consumption of fuel, more efficient use of equipment and manpower, improve overall productivity, reduce transportation costs, enable Canadian manufacturers and merchandisers to compete more effectively in the U.S. market and, not least, exert downward pressure on the product costs to consumers in Canada.

Our initial representations were made to the province of Ontario and we have, as you know, written to each of the provinces represented in the CCMTA, suggesting that each should adopt appropriate provisions for intercorporate hauling authority. We would like to underscore the importance of those recommendations here and add urgency to our request that the provinces move expeditiously on this matter.

d. Transport of Dangerous Goods

Like most other transportation and shipper groups, the PMTC is interested in the progressive development of the safe transport of dangerous goods. Since only a limited number of its members are involved in the transport of such goods we forbore interceding in the introduction of new legislation and the code of regulations. We have nevertheless maintained a monitoring activity within the Council and, where appropriate, have moved to advance the interests of private trucking. In particular, we have endorsed the nomination of a qualified person for appointment to the proposed advisory council on dangerous goods planned by the federal Ministry of Transport. In addition, we have had an observer involved with the CSA Committee preparing standards for tank trucks. The Council proposes to maintain its observer's role on this issue and is prepared to intervene where it is deemed necessary.

e. Load Securement

The Council has been active in the development of standards and methods for the securement of loads to protect the driver and the public using the highway system. In the main we have urged that such regulations

should be flexible and practical, while observing the need to protect and safeguard. For example, we have concluded that a mandatory bulkhead is not a desirable requirement. Those of our members who have special expertise by virtue of their production and distribution activities have been involved in the ongoing moves to establish regulations, underscoring our belief that the driver must continue to be the responsible individual and a load must be properly secured. Moreover, we believe that all employers must develop adequate load securement procedures for the products and ensure that their employees are properly trained in the application.

f. Weights and Dimensions

There are a variety of standards and limits that apply to vehicle length and weights across this country and in the U.S.. With the increase in interprovincial hauling and international movements into the U.S.A., we believe there should be some concerted move to achieve standardization of vehicle weight limits and sizes. We are pleased, therefore, to participate in the consultation process now launched by the Council of Ministers responsible for transportation and highway safety acting on the report of the CCMTA-RTAC Special Committee on vehicle weights and dimensions. Through our two delegates in that review process, we expect to advance the members' views on this important issue.

g. Legislation

It may be of interest to the CCMTA to note that the PMTC has been active in moving for the elimination of inequities in certain statutes. Specifically we have requested the federal government to amend the Income Tax

regulation in the matter of meal allowances for drivers employed in private trucking. Currently, the regulations under the Income Tax Act mitigate against the private trucking driver on the matter of allowable deductions for meals.

We have also petitioned the government to permit private truck operators to use an acceptable formula of estimating transportation costs prior to the calculation of applicable excise taxes on those goods. In both instances the Council has sought to remove an inequity that exists by virtue of the provisions that apply to for-hire drivers and not to private trucking drivers on the premise that "a driver is a driver, is a driver".

We have also sought in Ontario to remove one of the last remaining inequities in provincial legislation that differentiates in the application of rules relating to the payment of overtime rates to drivers based on whether they are employed by a for-hire transport company or a company operating private trucking vehicles. In our view there is no valid reason to differentiate treatment. Hence, we are continuing to press for the Ontario government, through the Department of Labour, to resolve the inequity.

h. Private Carriage

Essentially, private truck operations exist because of need. That need may relate to economy, service, special equipment, distribution networks or some other factor. With the extensive development of private trucking to the point where it now accounts for more than 50 per cent of all highway transport (much more if urban transport is included), the Council has virtually the

same concerns as the for-hire transportation industry in the matters of safety, weights and length standards, and fuel conservation. But we often differ on the issue of regulation of traffic and the right of any producer or merchandiser to move his own goods without restraint. We believe that private trucking should not be regulated other than for identification and safety. We support all measures designed to move members' goods as freely as their needs permit, and to improve the distribution of goods within our country and the ability of our industry to compete in the export market as well.

We appreciate this opportunity to appear before this organization and are prepared to expand or clarify, if necessary, the Council's position on any of the issues described above.



Private Motor Truck Council of Canada
Association Canadienne du Camionnage d'Entreprise



CAI
Z2
-C52

PRESENTATION DE

L'ASSOCIATION CANADIENNE
DU CAMIONNAGE D'ENTREPRISE

A LA CONFERENCE CANADIENNE
DES ADMINISTRATEURS
DU TRANSPORT MOTORISE

A LA REUNION ANNUELLE

DE 1981 A QUEBEC

PRESENTATION DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DU CAMIONNAGE D'ENTREPRISE AU CCATM

INTRODUCTION

L'Association Canadienne du Camionnage d'Entreprise est heureux d'avoir l'occasion d'exposer ses vues sur divers sujets ayant trait à l'industrie du transport, sujets pour lesquels les membres du CCATM et les invités à la conférence annuelle témoignent un grand intérêt. Bien que ce soit la première fois qu'il fasse connaître ses opinions au CCATM, l'ACCE, dans le passé, a fait part de ses réactions à certains problèmes qui touchent l'industrie en général, par exemple, la question de la réciprocité.

Le Conseil représente les sociétés qui exploitent leurs propres véhicules autant que celles qui sont locataires de camions pour transporter le matériel que celles-ci fabriquent ou marchandent dans le cours normal des activités commerciales de leurs secteurs d'exploitations, exception faite du transport "for hire". Les membres adhérents du Conseil sont fournisseurs d'équipements, bailleurs et conducteurs-bailleurs, corporations, associations ou individus qui oeuvrent dans le transport privé. Plus de 140 sociétés et une augmentation continue d'adhérents font du Conseil un des organismes majeurs de l'industrie du camionnage au pays.

Les problèmes auxquels nous voulons porter une attention particulière dans le présent document sont les suivants:

- a. l'allocation d'essence pour les véhicules tels que prévue par l'Office de répartition des approvisionnements en énergie;
- b. la réciprocité pour les plaques d'immatriculation et l'application de cette politique à l'échelle nationale;
- c. les règlements visant le transport intercorporatif;
- d. le transport de matières dangereuses;
- e. les règlements portant sur la sécurité des chargements;
- f. la standardisation et la compatibilité des poids-limites des véhicules commerciaux;

- g. les injustices causées par les lois actuelles y compris la levée d'un impôt douanier sur les matériaux transportés par les véhicules privés; la question des repas des conducteurs, les règlements touchant les conducteurs à l'échelle provinciale, et
- h. commentaires sur les bénéfices et désavantages du camionnage privé.

a. Allocation d'essence en temns d'urgence

Tout comme l'Association des camionneurs canadiens, nous avons passé en revue, par le biais du sous-comité spécial de l'ORAE, les mesures qui seront adoptées pour les cas d'urgence, c'est-à-dire, de pénurie d'énergie; plus particulièrement, les méthodes pour assurer la distribution efficace de l'essence. Malgré le fait que les délibérations du comité ne soient pas terminées, il y a raison de croire qu'on est arrivé à établir les principes de base si une telle situation devait se produire; par exemple, maintenir autant qu'on puisse le faire le principe de la plus grande efficacité et enrayer toutes mesures qui pourraient encombrer une politique de stockage d'essence pour le camionnage et les routiers. D'emblée, nous accentons la thèse qu'une pénurie d'énergie, de courte ou de longue durée, entraînerait la mise en vigueur de mesures de conservation avec tout ce que de telles mesures comportent. De même que d'autres qui faisaient partie du comité, nous croyons que l'adoption de mesures simples contribuera à la bonne marche d'un programme de rationnement pourvu que tous les partis en causes travaillent en collaboration. Ces mesures sont nécessaires surtout parce que la distribution doit se faire à partir d'un réseau de stations service et de "truck stop" qui, selon les données que nous avons recueillies, comptent pour 2% et 16% respectivement des besoins en alimentation de pétrole du camionnage privé. En autant qu'on arrivera à alimenter les services "truck stop", nous considérons que le gros du problème sera réglé. Les consommateurs occasionnels et l'apparition de nouvelles sociétés de camionnage privé pourraient poser certains problèmes d'approvisionnement, ce qui pourraient entraîner une prise de décision arbitraire axée sur les données que les représentants de l'ORAE ont actuellement à leur disposition. Toutefois, le comité est encore à élaborer et à mettre au point les derniers détails du programme et nous prévoyons l'adoption de mesures simples et efficaces dans les 30 ou 60 jours à venir.

b. La réciprocité

L'ACCE voit d'un oeil favorable la conclusion de l'Entente canadienne de

l'immatriculation des véhicules (ECIV). Cette entente est un pas dans la bonne direction et devrait contribuer à l'élimination des problèmes épineux que connaissait l'industrie du transport sur les plans interprovinciaux et surtout internationaux. Nous espérons régler les quelques problèmes qui persistent dans un avenir rapproché. D'abord, les politiques des provinces de Québec et de Colombie-Britannique suivant lesquelles les remorques ont le même statut que les véhicules et par conséquent doivent être immatriculées dans les provinces où elles circulent, bien qu'elles puissent déjà être immatriculées, doivent faire l'objet d'une réévaluation complète. En effet, de telles exigences comportent des encombrements à la mobilité des remorques qui sont requises dans le cours normal de l'exploitation du transport routier interprovincial. De plus, bien peu de camionneurs et bailleurs sont en mesure de maintenir des fiches sur les kilomètres que parcourt une remorque étant donné les difficultés insurmontables qu'exige la surveillance et la localisation d'une telle remorque, et cela à cause du grand nombre d'exploitants de cet équipement. Il est clair qu'établir un système de dépistage de remorques serait onéreux. Tant qu'on n'aura pas fait la preuve de la nécessité d'un tel système de contrôle, nous n'appuierons pas cette mesure.

Nous sommes aussi inquiet de l'incidence de la double imposition sur les tracteurs et les remorques, phénomène imputable à l'application des règles de l'ECIV par la Colombie-Britannique. Nous croyons qu'il est important de régler une fois pour toutes ces deux problèmes.

Nous croyons également qu'il y a lieu de prendre des mesures qui permettront l'application des principes du ECIV dans une entente détaillée avec les Etats-Unis. Nous savons que l'entente conclue avec les Etats de l'Ouest et celle que les provinces des Prairies et de l'Est du Canada ont conclu avec plusieurs Etats américains ont eu pour effet d'éliminer les multiples obstacles auxquels devait faire face l'industrie canadienne de transport. En concluant de tels accords, les provinces canadiennes avaient accès aux marchés américains. Néanmoins, certains problèmes persistent, par exemple, l'exclusion de l'Etat du Michigan dans l'accord de réciprocité Ontario-Etats-Unis. En conséquence, nous pensons qu'il serait opportun de travailler à la standardisation des normes dans tous les accords de réciprocité en s'inspirant des principes de ECIV. Bien entendu, il va de soi que nous croyons toujours que la réciprocité entière est de loin préférable au système "Pro Rata".

c. Le transport intercorporatif

Suite au phénomène de la crise d'énergie, notre réaction a été de promouvoir l'adoption de mesures législatives dans toutes les provinces pour permettre aux firmes d'un groupe corporatif de transporter le matériel de la société-mère et de ses filiales là où la société-mère détient plus de 50% des actions-votes de ces mêmes filiales. Bref, nous croyons que la libre circulation de matériels et des matières premières à l'intérieur des cadres des corporations permettraient à ces dernières de réaliser des économies de pétroles importantes de faire une meilleure utilisation de l'équipement et de la main-d'oeuvre, d'améliorer les facteurs de production et la productivité en général, de réduire les coûts de transportation, de permettre aux fabricants canadiens et aux spécialistes de techniques marchandes de développer des méthodes efficaces pour entrer en compétition sur un pied d'égalité avec d'autres compétiteurs sur le marché américain; enfin, ce qui est d'une très grande importance, c'est de neutraliser les éléments qui sont à l'origine des coûts élevés des produits destinés aux consommateurs canadiens. Nous avons en premier lieu communiqué avec le gouvernement ontarien et, comme vous le savez, nous avons écrit à tous les gouvernements provinciaux représentés au sein du CCATM les invitant à adopter les mesures qui s'imposent pour autoriser le transport intercorporatif. Nous aimerions souligner l'importance de ces démarches et nous nous permettons d'insister auprès des provinces pour que celles-ci agissent promptement et efficacement sur nos recommandations.

d. Le transport de matières dangereuses

Comme la plupart des groupes qui s'occupent de transport, l'ACCE suit de près l'évolution des méthodes de transportation de matières dangereuses. Etant donné que nous n'avons que très peu de membres qui sont touchés par ce problème, nous nous sommes abstenus d'intervenir sur les questions de législations et des codes réglementaires dans ce secteur de l'industrie. Toutefois, nous avons surveillé de près l'évolution de ce problème pour les sociétés-membres du Conseil qui sont touchées directement par ce problème, et là où nous avons cru bon de le faire, nous sommes intervenus pour promouvoir les intérêts du camionnage privé. Plus précisément, nous avons appuyé la nomination d'un individu compétent pour siéger au sein du comité consultatif que se propose de mettre sur pied le ministère du Transport. En plus, nous avons délégué un représentant sur le Comité ANC qui est présentement à émettre

des normes pour les camions-citernes. Le Conseil se propose de garder un rôle d'observateur sur ce comité et il est prêt à agir quant il jugera bon de le faire.

e. La sécurité des chargements

Le Conseil a participé à l'élaboration de normes et de méthodes pour assurer la sécurité des chargements, et cela, pour la sécurité des conducteurs et du public. Nous avons surtout insisté sur le fait que toute réglementation conserve un caractère de souplesse tout en respectant les normes de sécurité. Nous croyons, par exemple, que la proposition de rendre la cloison (Bulkehead) obligatoire n'est pas souhaitable. Les membres du Conseil qui sont compétents dans le domaine de la sécurité ont travaillé à l'élaboration de règlements et de normes de sécurité en faisant part de notre politique selon laquelle le conducteur doit être responsable de la sécurité de son chargement. Et nous croyons qu'il revient à l'employeur d'élaborer des mesures sécuritaires pour les produits; il doit aussi s'assurer que ses employés ont les compétences requises pour transporter ces produits.

f. Poids et dimensions

Il existe plusieurs normes et règlements sur les poids-limites et les dimensions des véhicules routiers au Canada et aux Etats-Unis. Etant donné la croissance du transport interprovincial et international, surtout aux Etats-Unis, nous croyons qu'il est important d'adopter des mesures pour standardiser les poids-limites et les dimensions de longueur et de largeur des véhicules. Nous sommes heureux de participer, dès lors, au processus de consultation lancé par le Conseil des Ministres du Transport et de la sécurité routière qui s'inspire du rapport du Comité spécial sur les pesanteurs et dimensions des véhicules du CCATM-ARTC. Par la présence de deux de nos délégués sur ce comité, nous croyons que les opinions de nos membres seront adéquatement présentées sur ce sujet important.

g. Les législations

Les membres du CCATM seront heureux d'apprendre que la direction de l'ACCE s'est penchée sur les injustices et iniquités de certains statuts législatifs. En particulier, nous avons exigé du gouvernement fédéral qu'il apporte des amendements à la Loi sur les Impôts pour permettre la déduction des repas des conducteurs de camions privés. Présentement, cette loi ne permet pas au conducteurs de déduire ses repas dans sa déclaration d'impôts. Nous avons

également demandé au gouvernement d'adopter des mesures qui permettraient aux camionneurs privés d'utiliser une formule d'évaluation des coûts de transportation avant que les impôts douaniers sur le matériel soient prélevés. Dans les deux cas que nous venons de souligner, la direction du Conseil a cherché à rectifier une situation injuste qui existe en vertu des dispositions régissant le transport "for hire", mais qui fait exception pour les camionneurs privés. Nous croyons que, peu importe sa désignation, un conducteur est toujours un conducteur. Nous avons aussi tenté de faire modifier une loi provinciale dans le but de faire disparaître la dernière inégalité de cette loi, c'est-à-dire l'application de règlements ayant trait au surtemps; en effet, la loi prévoit que le conducteur "for hire" doit être payé des heures supplémentaires alors que ce n'est pas le cas pour le camionneur privé. Il n'y a pas, à notre avis, lieu de faire cette distinction, et nous continuons à faire pression auprès du gouvernement ontarien pour éliminer cette mesure discriminatoire.

h. Le transport privé

Le transport privé est un secteur économique qui existe en vertu de besoins économiques réels, c'est-à-dire de services d'équipements spécialisés, de réseaux de distribution, etc. ... Etant donné l'évolution rapide de l'industrie du camionnage privé--plus de 50% de toute la transportation routière (plus, si l'on tient compte du transport urbain)--il appert que le Conseil a sensiblement les mêmes préoccupations que l'industrie du transport "for hire" en matière de sécurité, poids-limites, normes de longueur et conservation de l'énergie. Nous ne sommes pas toujours, par contre, en accord sur les questions de réglementation de la circulation et de lois qui autorisent tout producteur de marchandises à transporter ses propres marchandises sans restriction. Nous sommes d'avis que la réglementation, sauf dans les cas de besoin d'identification et de sécurité, n'est pas souhaitable pour l'industrie du camionnage privé. Nous endossons toutes les politiques qui visent la libre circulation des biens de nos membres et l'amélioration des réseaux de distribution au Canada autant que celles qui permettent à notre industrie d'être bien représentée sur les marchés des exportations.

Nous sommes heureux d'avoir eu l'occasion de présenter nos politiques au CCA et nous sommes prêt à apporter des commentaires et des clarifications sur les thèmes abordés dans cette présentation.

DOCUMENT: 840-212/019

CANADIAN CONFERENCE OF TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

A Submission to the Canadian Conference of
Motor Transport Administrators

Operation Lifesaver

Quebec (Quebec)
June 16 - 18, 1981

SAFETY AT RAIL/HIGHWAY CROSSING AT GRADE

BACKGROUND

Each year, over one hundred and fifty Canadians are killed and an estimated five hundred others are injured, requiring medical attention or hospitalization, as the results of trains-motor vehicles collisions occurring at rail/highway crossings at grade.

Many of those injured remain permanently disabled and many become a burden to society. In addition, property damage resulting from these accidents is extensive. The direct and indirect costs of these accidents amount to several millions of dollars.

The great tragedy lies in the fact that nearly all these accidents could have been avoided.

The opportunity for crossing accidents has increased over the years with the tremendous growth in the number of registered motor vehicles driven on the streets and highways. While there is statistical evidence of improvement in recent years, the results are only slightly favourable in terms of absolute improvement. This is no doubt due to increased and improved crossing protection demonstrating the effectiveness of programmes of selective improvements in rail/highway crossing protection, improved highway design and hopefully, some consequences of public education programmes.

The fact is we are referring here to one of the most predictable of all transportation hazards. It is not analogous to aircraft with millions of miles of air space or motor vehicles with hundreds of thousands of miles of highways and urban road networks. It is a precise location of the intersection of the railway track and the highway. The most preventable accidents are probably those we are discussing here. Studies have shown that nearly all rail/highway crossing accidents can be prevented if motorists adhered to safe driving habits. Notwithstanding that a motor vehicle-train collision is more likely to result in death or serious physical injuries than any other accident, there appears to be an almost universal apathy on the part of the general public toward the hazards of a rail/highway crossing at grade.

Obviously, we are dealing with a necessity to educate the public and this is where Operation Lifesaver enters the picture.

WHY OPERATION LIFESAVER?

Railway companies and governmental agencies have long been concerned about the needless losses of life, the injuries and heavy material damages caused by rail/highway crossing accidents and the need to reduce them. To reduce these accidents, railway companies joined with the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission and Provincial as well as Municipal Governments to upgrade rail/highway crossings and install additional automatic warning devices.

It was believed that this action would significantly decrease the number. However, despite these stepped-up efforts, the number of people killed and injured has not decreased as expected.

Too often, motorists drive around the lowered crossing gates and past the flashing warning lights. Newspapers accounts inform us that on the evening of March 19, 1981, at or near the Village of Iroquois in the Province of Ontario, five people were killed and one critically injured when a westbound freight train struck a fire emergency van at a rail/highway crossing. Ontario Provincial Police in Morrisburg said the crash occurred after the northbound van waited for an eastbound train to clear the crossing, went around the wooden barrier and was struck by the westbound train.

A recent survey disclosed that in 43% of the cases, the drivers of motor vehicles ignored the flashers and bell warning, that in 5% of the cases they drove around the lowered barriers, that in 17% of the cases they misjudged their safety margin, and finally, in 16% of the cases they ignored the train whistle.

The results of such research and surveys and the almost static number of rail/highway crossing accidents despite the addition of warning devices, indicate that a lack of knowledge about rail/highway crossing hazards is a part of the problem and therefore, clearly a part of the solution. To deal with this problem, Operation Lifesaver was established.

WHAT IS OPERATION LIFESAVER

Operation Lifesaver, a project of The Railway Association of Canada and of Transport Canada in cooperation with the Canada Safety Council, is an active, continuing public education programme designed to create an awareness by the general public of the potential hazards of railway/highway crossings to improve drivers and pedestrians' behaviour at these intersections and is aimed at reducing the number of accidents, resulting fatalities, injuries and monetary losses.

Initially planned as a five-year intensive public awareness programme, Operation Lifesaver is funded jointly by The Railway Association of Canada and Transport Canada.

To provide advice to the National Director in regard to the development and implementation of the programme, a National Operation Lifesaver Advisory Committee has been established, the Chairman of which is the General Manager of The Railway Association of Canada.— The other members of the Committee include representatives named by the Minister of Transport, the Canadian Transport Commission, the Canada Safety Council, Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Ltd. //

PROGRAMME PARAMETERS

The four areas of concentration are:

1. EDUCATION - Operation Lifesaver's success lies in educating people of all ages as to just how dangerous— railway/highway crossings can be. The methods used to reach the public include civic presentations, early elementary and driver education curriculum activities, and media coverage.

2. ENFORCEMENT - If existing laws governing motorists and pedestrians' rights and responsibilities at railway/highway crossings are not enforced, they will be ignored and broken.-- Accidents will continue to happen. Therefore, Provincial and Municipal law enforcement agencies should be urged to "crack down" on motorists and pedestrians who disregard these laws and jeopardize their lives as well as the lives of others.
3. ENGINEERING - Railway/highway crossings must be kept as physically and operationally safe as possible, and improvements made where needed. To ensure its continued effectiveness, the administrative process of improving railway/highway crossings should be reviewed and needed changes should be made. The public should be made more aware of Federal, Provincial and other programmes that plan, install and maintain railway/highway crossings.---
4. EVALUATION - To make sure the quality of Operation-- Lifesaver is maintained, its effect should be measured against its stated goals... Such evaluations should be... performed at Provincial level by the National Director as well as at the National level by the Canadian ... Transport Commission. -

GOALS AND OBJECTIVES OF OPERATION LIFESAVER

Although the very strength of Operation Lifesaver lies in its railway/community cooperative effort, the lack of a national focal point precluded an effective exchange of information. Often films developed for one programme go unused by another one and one successful organization is unknown to another. In other words, the best and worst of efforts were unrecorded. It therefore became increasingly evident that there was a need for a national "umbrella organization" to collect information of all programme efforts and to assist the Provinces in preventing railway/highway crossing accidents.

Operation Lifesaver's goal in Canada is to join all Provinces as well as Federal authorities in a nationwide effort, to reduce deaths, injuries and property damages resulting from railway/highway crossing accidents. To reach this goal, Operation Lifesaver in cooperation with business, Government, railways and civic leaders, will develop material to assist in all stages of developing, implementing and evaluating Operation Lifesaver Programme. Operation Lifesaver staff is available to assist with these programmes.

It therefore appears quite evident that we will require assistance from the Provinces in establishing this programme.

RECOMMENDATIONS

Operation Lifesaver respectfully requests the assistance of the Canadian Conference of Motor Transport Administrators to:

1. Recognize the need for a National Operation Lifesaver Project.
2. Approve in principle the proposal to expand Operation Lifesaver to all Provinces.
3. Assist in the establishment of Provincial Operation Lifesaver Coordinating Committees by arranging for each Provincial Ministry responsible for transportation and/or education to appoint a Provincial Operation Lifesaver Coordinator.

Attachments: Appendix A
Appendix B
Appendix C

APPENDIX 'A'

SURVEY BY TRANSPORT CANADA ON SEVERAL UNSAFE DRIVER ACTIONS

A recent survey conducted by Transport Canada revealed several unsafe driver actions. A sample of 535 dealing with accidents on the two major railways in Canada demonstrated that the causal factors for these accidents were as follows:

	<u>No. of Cases</u>	<u>% of Total Sample</u>
Stationary-on-crossing	100	19
Risk-taking driver	202	37
Unable-to-stop	140	26
Misjudgement and tunnel-vision	84	16
Unaware-of-crossing	Nil	Nil
Other causes	<u>9</u>	<u>2</u>
Total	<u>535</u>	<u>100%</u>

APPENDIX 'B'

COMPARATIVE STATEMENT OF DEATHS AND INJURIES

BY PROVINCE - CALENDAR YEAR 1979

PROVINCE	VEHICULAR TRAFFIC						PEDESTRIAN TRAFFIC					
	PUBLIC CROSSINGS			FARM AND PRIVATE CROSSINGS			PUBLIC CROSSINGS			FARM AND PRIVATE CROSSINGS		
	WITH ACTIVE WARNING DEVICES		TOTAL	WITHOUT ACTIVE WARNING DEVICES		TOTAL	WITH ACTIVE WARNING DEVICES		TOTAL	WITHOUT ACTIVE WARNING DEVICES		TOTAL
	K	I		K	I		K	I		K	I	
1	0	11		1	26		0	1		0	0	
2	3	15		10	38		0	0		0	0	
3	5	7		6	40		1	0		0	0	
4	4	12		1	17		0	0		0	0	
5	18	70		18	78		2	3		0	0	
6	13	53		6	15		2	0		0	0	
7	0	2		2	2		1	2		0	0	
8	2	2		0	3		0	0		0	0	
9	0	1		0	1		1	0		0	0	
10	0	0		0	4		0	0		0	0	
11	0	0		0	4		0	0		0	0	
12	45	173		144	224		8	6		0	1	
13												
14												
15												
16												
17												
18												
19												
20												
21												
22												
23												
24												
25												
26												
27												
28												
29												
30												
31												
32												
33												
34												
35												
36												
37												
38												
39												
40												
41												
42												
43												
44												
45												
46												
47												
48												
49												
50												
51												
52												
53												
54												
55												
56												
57												
58												
59												
60												
61												
62												
63												
64												
65												
66												
67												
68												
69												
70												
71												
72												
73												
74												
75												
76												
77												
78												
79												
80												
81												
82												
83												
84												
85												
86												
87												
88												
89												
90												
91												
92												
93												
94												
95												
96												
97												
98												
99												
100												

APPENDIX 'C'

STATEMENT OF CROSSINGS BY TYPE

BY PROVINCE 1979

	BC	ALTA	SASK	MAN	ONT	QUE	NB	NS	PEI	NFLD	TOTAL
VEHICULAR SUBWAYS											
and Overpasses	227	209	98	75	1257	617	118	132	5	31	2769
PEDESTRIAN SUBWAYS											
and Overpasses	14	6	4	3	75	40	1	4	-	1	148
LEVEL CROSSINGS (VEHICULAR)											
- Flashing Lights & Bell (including wigwags)	374	559	366	363	2167	1687	340	433	56	79	6424
- Gates Flashers and Bell	138	33	22	72	679	98	7	15	-	-	964
- Manual Gates	14	2	2	-	22	4	4	4	-	-	42
- STD.Xing Sign (Reflect & NonR)	1043	4006	7620	3742	4500	1352	551	470	215	254	23753
Other Warning Devices	43	15	14	9	288	151	28	70	3	10	631
LEVEL CROSSING (PEDESTRIAN)											
Flashing Lights Bell	8	2	2	4	39	13	2	1	-	-	71
Other Protect	62	108	78	31	136	147	30	16	2	12	622
	1813	4940	8206	4299	9163	4109	1081	1145	281	387	35424

DOCUMENT: 840-212/019

CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Exposé présenté à la conférence canadienne
des administrateurs en Transport Motorisé

Opération Gareautrain

Québec (Québec)
Du 16 au 16 juin 1981

SECURITE AUX PASSAGES A NIVEAU DE CHEMIN DE FER

GENERALITES

Chaque année, plus de cent cinquante canadiens trouvent la mort et quelque cinq cent autres sont blessés nécessitant des soins médicaux ou l'hospitalisation suite à des collisions entre trains et véhicules moteur à des passages à niveau de chemin de fer.

Plusieurs blessés deviennent infirmes pour la vie et quelques-uns demeurent un fardeau pour la société. De plus, les dommages matériels encourus sont souvent très élevés. Les coûts directs et indirects de ces accidents se chiffrent à plusieurs millions de dollars par année.

Mais la grande tragédie c'est que presque tous ces accidents auraient pu être évités.

La possibilité des accidents aux passages à niveau de chemin de fer s'est accrue avec les années suite à la très grande augmentation du nombre de véhicules sur nos routes. Même si les statistiques démontrent une certaine amélioration durant les dernières années, les résultats laissent encore beaucoup à désirer. Cette amélioration est certainement due aux dispositifs de protection additionnels et plus perfectionnés ce qui prouve l'efficacité des programmes de sécurité aux passages à niveau de chemin de fer, de l'urbanisme et peut-être aussi des programmes d'éducation du public.

Nous avons affaire à un danger de transport prévisible bien spécifique qui ne ressemble en rien à celui de l'avion et ses millions de kilomètres d'espace ni à ceux des automobiles et leurs centaines de milliers de kilomètres de routes. Le danger existe à un endroit bien précis: à l'intersection de la route et des rails. Les accidents les plus faciles à prévenir sont sûrement ceux dont nous discuterons ici. Des études ont démontré que presque tous les accidents aux passages à niveau de chemin de fer peuvent être évités si les automobilistes conduisent prudemment. Les statistiques ont révélé que la mort ou des blessures et des dommages matériels sérieux découlent invariablement d'une collision entre un train et un véhicule moteur plus qu'à la suite de tout autre accident, néanmoins il semble y avoir une certaine apathie presque universelle du grand public vis-à-vis les dangers aux passages à niveau de chemin de fer.

Il est donc évident qu'il est nécessaire de sensibiliser le public et de l'éduquer et c'est là le rôle d'Opération Gareautrain.

POURQUOI OPERATION GAREAUTRAIN?

Il y a longtemps que les compagnies ferroviaires et les agences gouvernementales déplorent les pertes de vie inutiles, les blessures et les dommages matériels causés par les accidents aux passages à niveau de chemin de fer et essaient d'y remédier. Afin de réduire le nombre d'accidents, les compagnies ferroviaires se sont jointes au Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports ainsi qu'aux gouvernements provinciaux et municipaux pour améliorer les passages à niveau de chemin de fer et y installer de nouveaux signaux d'avertissement automatiques.

On croyait que ces efforts contribueraient à réduire le nombre d'accidents. Néanmoins, le nombre de personnes tuées et blessées n'a pas diminué tel que prévu.

Trop souvent, les automobilistes contournent les barrières baissées et passent outre les signaux lumineux et sonores. Les journaux nous apprenaient dernièrement que le 19 mars au soir, près du Village Iroquois en Ontario, cinq personnes furent tuées et une grièvement blessée, tous des pompiers volontaires, quand un train se dirigeant vers l'ouest frappa leur camion à un passage à niveau de chemin de fer. La Sûreté de l'Ontario à Morrisburg a dit que la collision s'est produite alors que le camion en route vers le nord, après avoir attendu que le train en route vers l'est ait dégagé le passage à niveau, s'avança et contourna la barrière et fut frappé par un autre train qui se dirigeait vers l'ouest.

De récentes études ont dévoilé que dans 43% des accidents, les automobilistes ont ignoré les signaux lumineux et les cloches, 5% des automobilistes ont contourné les barrières baissées, 17% ont sous-estimé leur marge de sécurité et finalement, 16% ont ignoré la cloche et le klaxon du train.

Les résultats de ces recherches et études sur les accidents aux passages à niveau de chemin de fer démontrent que malgré l'augmentation des dispositifs d'alarme, le problème et la solution se situent au niveau de l'ignorance des dangers aux passages à niveau de chemin de fer. Et pour régler ce problème, Opération Gareautrain est né.

QU'EST-CE QUE OPERATION GAREAUTRAIN?

Opération Gareautrain, un projet de L'Association des chemins de fer du Canada et de Transports - Canada en collaboration avec le Conseil canadien de la sécurité et de la Commission canadienne des transports, est un programme actif d'éducation publique visant à sensibiliser le public aux dangers aux passages à niveau de chemin de fer pour améliorer le comportement et des automobilistes et des piétons à ces intersections, afin de réduire le nombre d'accidents, de mortalités, de blessures et de dommages matériels.

Opération Gareautrain est financé conjointement par L'Association des chemins de fer du Canada et Transports Canada et est conçu comme un programme intensif d'éducation publique.

Pour seconder le directeur national dans le développement et la mise en marche du programme, une Commission consultative nationale a été créée. Elle est présidée par le directeur général de L'Association des chemins de fer du Canada et les membres comprennent des représentants nommés par le ministère des Transports - Canada, la Commission canadienne des transports, le Conseil canadien de la sécurité, la Compagnie Canadien National et Canadien Pacifique Ltée.

BASES DU PROGRAMME

Les quatre points de concentration sont:

1. L'EDUCATION - Le succès d'Opération Gareautrain tient de l'éducation des gens de tous les âges pour leur faire prendre conscience de tous les dangers existant aux passages à niveau de chemin de fer. Les moyens à prendre pour rejoindre le public sont des présentations civiques, des activités jointes aux programmes d'éducation de conduite délémentaires, la publicité, etc.

2. RESPECT DES LOIS - ORDRE PUBLIC. Si les lois concernant les droits et responsabilités des automobilistes et des piétons ne sont pas mises en vigueur, elles seront ignorées. Et il y aura encore des accidents. Donc, les corps policiers provinciaux et municipaux doivent être encouragés à faire pression sur les automobilistes et piétons qui désobéissent à ces lois et mettent leur vie en danger ainsi que celles des autres.
3. ENTRETIEN - Les passages à niveau de chemin de fer doivent être maintenus continuellement dans leur meilleure condition possible et améliorés quand c'est nécessaire. Pour s'assurer que cela se fait, le procédé administratif pour l'amélioration des passages à niveau de chemin de fer devrait être révisé et les changements nécessaires devraient être faits. Le public devrait être tenu au courant des programmes fédéraux, provinciaux et autres qui s'intéressent à l'entretien des passages à niveau de chemin de fer.
4. EVALUATION - Pour s'assurer que la qualité du programme d'Opération Gareautrain se maintienne, les résultats doivent être comparés aux buts visés. Ces évaluations relèveraient au niveau provincial du directeur national et au niveau national, de la Commission canadienne des transports.

BUTS ET OBJECTIFS D'OPERATION GAREAUTRAIN

Même si la force d'Opération Gareautrain réside dans l'effort conjoint des chemins de fer et de la communauté, le manque de coordination au niveau national empêchait un échange d'informations importantes. Souvent des films préparés pour un programme sont ignorés par un autre et le succès d'une organisation passe inaperçu. En d'autres mots, des efforts importants demeurent sans suite. L'existence d'un organisme central s'avérerait donc nécessaire pour compiler tous les renseignements et assister les provinces à réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau de chemin de fer.

Le but d'Opération Gareautrain au Canada est de réunir toutes les provinces ainsi que les autorités fédérales dans une concentration nationale pour réduire les mortalités, les blessures et les dommages matériels suite à des accidents aux passages à niveau de chemin de fer. Pour atteindre ce but, Opération Gareautrain, en collaboration avec le monde des affaires, les gouvernements, les compagnies ferroviaires et les leaders civiques, développera du matériel pour aider au développement, à la mise en marche et à l'évaluation du programme Opération Gareautrain à tous les stades. Le personnel d'Opération Gareautrain est disponible à cet effet.

Il devient donc évident que nous aurons besoin de la collaboration des provinces pour établir ce programme.

RECOMMANDATIONS

Opération Gareautrain sollicite humblement la collaboration de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé pour:

1. reconnaître le bien-fondé du projet national Opération Gareautrain;
2. approuver en principe l'idée d'étendre Opération Gareautrain à toutes les provinces;
3. aider à la formation de comités coordonnateurs provinciaux Opération Gareautrain en faisant en sorte que chaque ministère provincial responsable des transports et/ou de l'éducation nomme un coordonnateur provincial Opération Gareautrain.

pièces jointes: Annexe A
Annexe B
Annexe C

ANNEXE 'A'

ETUDE DE COMPORTEMENT DANGEREUX DES AUTOMOBILISTES FAITE PAR LE MIN. DES TRANSPORTS - CANADA

Une étude faite récemment par le ministère des Transports - Canada a révélé plusieurs comportements de conduite dangereuse. Un échantillonnage de 535 accidents produits sur les deux plus grandes lignes de chemin de fer au Canada démontre les facteurs communs de ces accidents comme suivent:

	<u>Nombre d'accidents</u>	<u>Pourcentage</u>
Stationnaire sur les rails	100	19
Automobiliste téméraire	202	37
Incapable d'arrêter	140	26
Erreur de jugement	84	16
Ignorance de l'existence d'une traverse de chemin de fer	Nil	Nil
Autres	<u>9</u>	<u>2</u>
Totaux	535	100%

ANNEXE 'B'

RAPPORT COMPARATIF DES MORTALITES ET BLESSURES PAR PROVINCE - ANNEE CIVILE 1979

PROVINCE	VEHICULES										PIETONS									
	PASSAGES A NIVEAU PUBLICS					PASSAGES A NIVEAU DE FERME ET PRIVEES					PASSAGES A NIVEAU PUBLICS					PASSAGES A NIVEAU DE FERME ET PRIVEES				
	AVEC SIGNAUX		SANS SIGNAUX			AVEC SIGNAUX		SANS SIGNAUX			AVEC SIGNAUX		SANS SIGNAUX			AVEC SIGNAUX		SANS SIGNAUX		
	M	B	M	B	T	M	B	M	B	T	M	B	M	B	M	B	M	B	T	
CB	3	15	10	26	42	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ALT	5	7	6	38	57	1	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
SASK	4	12	1	40	52	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
MAN	18	70	18	17	35	4	6	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ONT	13	53	6	78	157	4	9	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
QUE	0	2	2	15	84	1	16	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
NB	2	2	0	2	6	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
NE	0	1	0	3	13	2	8	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
PE	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
IN	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	45	173	44	224	98 452	9	55	8	6	0	0	1	0	0	0	0	42	21	50	
																			29	

ANNEXE 'C'

RAPPORT SUR LES DIFFÉRENTS PASSAGES A NIVEAU DE CHEMIN DE FER PAR PROVINCE 1979

	CB	ALT	SASK	MAN	ONT	QUE	NB	NE	IPE	TN	
<u>PASSAGES SOUTERRAINS</u>											
et viaducs (véhicules)	227	209	98	75	1257	617	118	132	5	31	2769
<u>PASSAGES SOUTERRAINS</u>											
et viaducs (piétons)	14	6	4	3	75	40	1	4	-	1	148
<u>PASSAGES A NIVEAU</u>											
(véhicules)											
- Signaux lumineux et cloche (et signaux wig-wag)	374	559	366	363	2167	1687	340	433	56	79	6424
- Signaux sur barrières et cloche	38	33	22	72	679	98	7	15	-	-	964
- Barrières manuelles	4	2	2	-	22	4	4	4	-	-	42
- Panneaux signalisateurs standard	1043	4006	7620	3742	4500	1352	551	470	215	254	23753
- Autres	43	15	14	9	288	151	28	70	3	10	631
<u>PASSAGES A NIVEAU</u>											
(piétons)											
Signaux lumineux/cloche	8	2	2	4	39	13	2	1	-	-	71
Autres	62	108	78	31	136	147	30	16	2	12	622
	1813	4940	8206	4299	9163	4109	1081	1145	281	387	35424

Motor Vehicle Manufacturers' Association

25 Adelaide St. East,
Toronto, Canada M5C1Y7
Tel. 364-9333

Government
Publications

DOCUMENT: 840-212/020

Motor Vehicle Manufacturers' Association
Presentation
to the
Registrars and Highway Safety Group
Canadian Conference of Motor Transport Administrators
Quebec City
June 16th - 18th, 1981

May 1981

In the 1980 brief to the Canadian Conference of Motor Transport Administrators, the Motor Vehicle Manufacturers' Association reviewed the current status relative to on-going concerns such as vehicle fuel economy, vehicle occupant restraint systems, vehicle emissions, compatibility of regulations and vehicle registration and control.

This year our brief is primarily concerned with matters pertaining to vehicle registration and control. Specifically we are commenting upon the New Vehicle Information Statement, vehicle data entry problems pertaining to vehicle registration, the timeliness of vehicle and owner data entry and data processing, a vehicle and owner data element dictionary, MVMA member company new vehicle registration analysis for the purpose of evaluating customer service requirements, and the need to obtain registered owner name and address information for vehicles subject to safety recall programs.

The New Vehicle Information Statement (NVIS), which is now in use by two MVMA members and which will be used by all members with the introduction of their 1982 model cars and trucks, is the document which both MVMA and CCMTA members believe will give rise to a significant improvement in the accuracy of new vehicle data entered into provincial vehicle registration files. We do have one caveat - the NVIS does provide an authenticated source for the vehicle identification number if an error is apparent, however, the error may only become apparent by utilizing the check digit (9th character) to confirm the accuracy of the vehicle identification number entered.

The emphasis now being placed upon entering vehicle data into registration files is well conceived and should facilitate the orderly processing of enquiries for specific data. MVMA members are very much cognizant of problems which arise in data selection and are about to start work on developing a specialized vehicle owner data element dictionary drawing upon the excellent work already completed by CCMTA and AAMVA members. MVMA members are currently working with the Working Group on Vehicle Registration and Control to establish a Truck Series Guide similar to that already drafted for passenger cars. A truck body type classification is also being developed so as to standardize the terminology used on the NVIS. The members of CCMTA are urged to adopt as soon as possible such standardized classifications.

The experience gained in implementing the NVIS system may well suggest further improvements in the way vehicle data is captured for registration purposes. In two or three years time it may become common practice to issue temporary vehicle permits in those instances where a vehicle is being registered for the first time. It is possible that the vehicle identification number could be centrally recorded at the time of shipment and the data in the central file would be used to licence vehicles when they are put into service in specific jurisdictions.

There are many uses for the data retained in vehicle registration files. The principal purpose is to provide a record of the vehicles which a jurisdiction has licensed to be driven on public roads and highways. The new vehicle registration statistical tabulations which R. L. Polk & Co. Ltd. compile and customize for MVMA member companies are an excellent example of how the registration information can be used to analyse the status of the automotive industry.

The R. L. Polk new vehicle registration reports are not used to determine the number of transactions in any given period but rather to determine market trends. They are a key element in evaluating by geographic areas the market for new cars and trucks and other automotive products. Exhibit A shows just two examples of the types of reports compiled monthly, each of which can be one of four different product breakdowns - a total of more than 91,000 individual reports per month. Exhibit "B" shows, in chart form, just how extensive is the range of the reports.

All of the new vehicle registration reports which are compiled from registration documents are prepared to fill specific needs of individual users. In an effort to have the right product at the right place at the right time and in the right quantity, complex SALES FORECASTING is required. To prepare national, regional and district sales forecasts manufacturers must have factual information on the current market. Projections of passenger car and truck requirements are evaluated on a monthly basis. The market forecasts are initially broken down by product group segments i.e., overseas, sub-compact, compact, intermediate, low, medium and luxury for passenger cars and overseas, compact, light, medium and heavy-duty for trucks. These groups are then further segmented into car and truck lines, body styles and option requirements. Seasonal patterns and trends must be considered when forecasts are prepared.

After the sales forecasts are established, manufacturers prepare detailed PRODUCTION SCHEDULES for each car and truck model. These complex production schedules result in commitments being made to hundreds of suppliers many months in advance of production dates.

To ensure efficient DISTRIBUTION of the manufacturers' products projections must be completed for geographic areas. These areas are usually broken out initially into regions, then into districts and finally into dealer locations.

Due to the nature of their business and the value of motor vehicles, the establishment of a new DEALER LOCATION requires a large capital investment and high dollar inventories. Registration statistics compiled by geographic areas help both the dealers and the manufacturers to determine the need and opportunity for additional dealerships which in turn create additional employment and add to the economic well-being of the local community.

DEALER'S PLANNING demands that he too make complicated sales forecasts. The dealer has to plan facility and staff requirements emulating the manufacturers forecasting decisions. In order to assist him with these matters, the manufacturer supplies the dealer with new vehicle registration reports which help him to assess local market opportunities and better plan his local programs and properly service the needs of his customers.

When the need arises to contact the owners of vehicles subject to SAFETY RECALL PROGRAMS, the availability of current registered owner name and address information for vehicles identified by specific vehicle identification numbers is essential in those instances where the vehicles are perhaps four or more years old. CCMTA members have been very helpful in the past in providing such information and your continuing cooperation is very much appreciated.

The availability of timely and accurate vehicle registration documentation is vital to the automotive industry in today's volatile economic climate. It provides the statistics from which very complicated and critical planning decisions are made at many levels of activity. The availability of registration information enables the manufacturers and their dealers to better serve the transportation needs of consumers both for sales and service in all provinces and territories throughout Canada.

We hope that the foregoing will be helpful to you in appreciating why the members of MVMA are most willing to work with the member jurisdictions of CCMTA to find solutions to the problems which arise in the accurate identification and registration of cars and trucks.

There are two further topics of mutual interest to which we wish to refer, namely motor vehicle inspection programs and automobile fuel consumption ratings and trends; energy conservation, alternate fuels.

Motor Vehicle Inspection Programs

Several provinces were represented at the April, 1981, Detroit, A.A.M.V.A. International Engineering and Vehicle Inspection Workshops, to receive and discuss, among other matters, the 1981 edition of the M.V.M.A.(U.S.) vehicle inspection handbooks. Presumably, all provinces received copies of the handbooks subsequent to those meetings. Please contact us if additional information is desired.

As yet, we are unable to provide data regarding any up coming 1982 model vehicle changes which might affect vehicle inspection laws. We will do so at the earliest opportunity, either by M.V.M.A. member companies individually or as part of a meeting of the C.C.M.T.A. Drivers and Vehicles Committee if the timing is appropriate and if that would be acceptable to your members.

Automobile Fuel Consumption, Ratings and Trends;
Energy Conservation, Alternate Fuels

In our presentation to you last year in Yellowknife, we provided our projections of gasoline consumption by the national automobile fleet to 1990, and projections of the fleet average fuel consumption ratings by model year as well. Statistics Canada data appears to be confirming our view that total gasoline consumption by automobiles peaked in 1980, even with the huge increases in one-day visits to Canada by American tourists last year which resulted in larger volumes of gasoline sold at outlets in border cities. And, judging from the announced new product plans, and the continuing concentration of the automobile market in the sub-compact and compact segment, our fleet average fuel consumption ratings for future model years appear likely to be realized.

Our industry continues to work with the federal departments of Energy, Mines and Resources, Transport Canada, and Industry, Trade and Commerce on vehicle-related aspects of the National Energy Program, including alternative fuels, particularly propane. (It is our hope to present further remarks at the opening Plenary Session of the C.C.M.T.A. in June regarding gaseous fuels and the regulatory regime which we discern as conducive to a smooth transition to the inclusion of propane among the range of desirable and available fuels.)

EXHIBIT A

NEW TRUCK REGISTRATIONS-BY MAKES & G.V.W. RATINGS

PROVINCE ON CANADA

YEAR TO DATE JAN - DEC

19

TRUCKLINE AND SERIES	6,000 OR LESS	6,001 TO 10,000	10,001 TO 14,000	14,001 TO 16,000	16,001 TO 19,500	19,501 TO 26,000	26,001 TO 33,000	33,001 & OVER	TOTAL
Chev El Camino	989								989
Bluebird		3557							3557
Chevy Van	6398	3269							9667
Sport Van	539	1695							2234
Other	2585	2633			255	2927	92	1204	5646
TOTAL CHEVROLET	33761	59005			255	2927	92	1204	77249
GMC Caballero	441								441
Jimmy	3011								3011
Vandura	5391	5684							11075
Rally Wagon	342	1293							1635
Other	22091	28228			300	3754	2047		56515
TOTAL GMC	28265	38216			300	3754	2047		72249
TOTAL GM CANADA	61526	78021			555	6181	258		150241
Ford Courier	1572								1572
Ranchero	48								48
Bronco	5328								5328
Econoline	4313	13657							17970
Club Wagon	194	2558							2752
Other	15683	51283			24	3495	2257	4223	76915
TOTAL FORD CANADA	27158	67698			24	3495	2257	4223	103655
Dodge D50	1947								1947
Rain Charger	175	1324							1499
Trademan	4324	7318							11642
Sportsman	304	1695							1999
Other	5725	10650		60					16798
TOTAL CHRYSLER CANADA	12455	20987	2363	60		498	3178		32363
International Scout		1628				2498	3117		4343
Other									
TOTAL INTERNATIONAL		1628							
AMC Jeep	5039								5039
Other	726	405							1131
TOTAL AMC	5765	405							6170
Kenworth									
White									
Mack									
Other NA									
Datsun	6378								6378
Mercedes	536								536
Suzuki	1515								1515
Subaru	85								85
Toyota	7859								7859
Volkswagen	890								890
Other Import									
TOTAL IMPORT	220								220
TOTAL INDUSTRY	124227	168749	2363	60	24	498	3178	4343	246044
MEMO TOTAL IMPORTS*									

*Includes D50 and Courier

COPYRIGHTED - COMPILED BY R.L. POLK & CO. LTD., 220 BARTLEY DR., TORONTO, ONT. M4A 1G2

* YTD ADJUSTMENT

FORM MS 2

PROVINCE ALL CANADA MONTH TO DATE DECEMBER . . 19 80

NEW TRUCK REGISTRATIONS-BY MAKES & G.V.W. RATINGS

TRUCKLINE AND SERIES	6,001 G.V.W. AND OVER	10,001 TO 14,000	14,001 TO 16,000	16,001 TO 19,500	19,501 TO 26,000	26,001 TO 33,000	33,001 & OVER	TOTAL
Chrysler								61
El Camino								19
Blazer	191							191
Chevy Van	472							472
Sport Van	90							90
Other	1759			15	201	15	41	3905
TOTAL CHRYSLER	2292			15	201	15	41	2503
GMC								29
Cadillac	178							178
Jimmy	282							282
VanDura	82							82
Rally Wagon								
Other	1594			27	257	29	130	3972
TOTAL GMC	1943			27	257	29	130	4289
TOTAL G.M. CANADA	4235			42	458	44	171	9059
Ford								17
Cougar	177							177
Ranchero	1							1
Brusco	390							390
Econoline	249							249
Club Wagon	1							1
Other	1132							1132
TOTAL FORD CANADA	1950							1950
Dodge								173
D50	173							173
Ram Charger	5							5
Tradesman	279							279
Sportsman	15							15
Other	542							542
TOTAL CHRYSLER CANADA	1018							1018
International Scout								69
Other								69
TOTAL INTERNATIONAL								69
AMC								250
Jeep	250							250
Other								36
TOTAL AMC	286							286
Kenworth								120
White								186
Mack								208
Other NA								193
Datsun	679							679
Mazda	40							40
Suzuki	71							71
Subaru	4							4
Toyota	560							560
Volkswagen	34							34
Nissan								190
Penz								1554
Other Import	110							110
TOTAL IMPORTS	1848							1848
MIMO TOTAL IMPORTS*								1848

FORM MS-1

*Includes P and Courier

POLK CANADIAN NEW PASSENGER REGISTRATIONS BY MAKES & SERIES - 1980

PROVINCE ALL CANADAMONTH DECEMBER

CARLINE AND SERIES	MONTH	YR. TO DATE
CHEVETTE SCOOTER	321	6251
CHEVETTE	1165	22245
TOTAL CHEVETTE	2086	29209
MONZA MONZA	492	12162
MONZA MONZA SPORT	119	2724
TOTAL MONZA	611	14886
CITATION	1938	26539
CAMARO CAMARO	877	20065
CAMARO CAMARO BERLINETTA	140	2738
TOTAL CAMARO	1017	22803
MALIBU MALIBU	1094	16646
MALIBU MALIBU CLASSIC	1127	14309
MALIBU WAGONS	457	6705
TOTAL MALIBU	2678	37660
MONTE CARLO	1161	15859
CHEVROLET BEL AIR	250	4948
CHEVROLET IMPALA	686	12578
CHEVROLET CAPRICE CLASSIC	630	9583
CHEVROLET WAGONS	304	6001
TOTAL CHEVROLET	1965	32600
CORVETTE	222	5275
TOTAL CHEVROLET DIVISION	11676	186914
ACADIAN ACADIAN S	256	4780
ACADIAN ACADIAN	1016	13192
TOTAL ACADIAN	1272	17972
SUNBIRD SUNBIRD	222	4905
SUNBIRD SUNBIRD SPORT	314	5904
TOTAL SUNBIRD	536	10809
PHOENIX PHOENIX	1016	13397
PHOENIX PHOENIX LJ	272	4656
TOTAL PHOENIX	1288	18053
FIREFORD FIREFORD	215	3034
FIREFORD ESPRIT	181	2730
FIREFORD FORMULA	78	1783
FIREFORD TRANS AM	346	8749
TOTAL FIREFORD	820	16306
LEMANS LEMANS	801	11911
LEMANS GRAND LEMANS	363	7269
LEMANS GRAND AM	19	633
TOTAL LEMANS	277	4696
GRAND PRIX GRAND PRIX	324	6123
GRAND PRIX GRAND PRIX LJ	245	3848
GRAND PRIX GRAND PRIX BROUGHAM	196	2690
TOTAL GRAND PRIX	765	12661
PONTIAC LAURENTIAN	104	1817
PONTIAC CATALINA	222	3365
PONTIAC PARISIENNE	1254	18748
PONTIAC WAGONS	188	3440
TOTAL PONTIAC	1768	27370
TOTAL PONTIAC DIVISION	8111	127720

CARLINE AND SERIES	MONTH	YR. TO DATE
OMEGA OMEGA	527	7148
OMEGA OMEGA BROUGHAM	317	7000
TOTAL OMEGA	1004	14100
CUTLASS CUTLASS	504	8009
CUTLASS CUTLASS BROUGHAM	408	5400
CUTLASS WAGONS	183	2604
TOTAL CUTLASS	1195	16013
CUTLASS SUPREME CUTLASS SUPREME	552	9447
CUTLASS SUPREME SUPREME BROUGHAM	370	5020
CUTLASS SUPREME CUTLASS CALAIS	216	3081
TOTAL CUTLASS SUPREME	1138	17548
OLDSMOBILE DELTA 88	117	2047
OLDSMOBILE DELTA 88 ROYALE	508	8387
OLDSMOBILE DELTA 88 BROUGHAM	464	6500
OLDSMOBILE NINETY-EIGHT LUXURY	17	180
OLDSMOBILE NINETY-EIGHT REGENCY	571	8006
OLDSMOBILE WAGONS	86	1500
TOTAL OLDSMOBILE	1763	25520
TORONADO	210	3000
TOTAL OLDSMOBILE DIVISION	5386	77000
SKYHAWK	10	2000
SKYLARK SKYLARK	475	7100
SKYLARK SKYLARK SPORT	77	800
SKYLARK SKYLARK LIMITED	478	7000
TOTAL SKYLARK	1030	14900
CENTURY CENTURY	305	4400
CENTURY CENTURY SPORT	9	100
CENTURY CENTURY CUSTOM	10	400
CENTURY CENTURY LIMITED	355	4400
CENTURY WAGONS	102	1000
TOTAL CENTURY	781	10000
REGAL REGAL	347	3800
REGAL REGAL SPORT	55	500
REGAL REGAL LIMITED	328	4000
TOTAL REGAL	730	8300
BUICK LE SABRE	104	1000
BUICK LE SABRE SPORT	13	100
BUICK LE SABRE LIMITED	402	7000
BUICK ELECTRA LIMITED	64	1000
BUICK ELECTRA PARK AVENUE	310	4000
BUICK WAGONS	70	1000
TOTAL BUICK	1043	14000
RIVIERA	206	3000
TOTAL BUICK DIVISION	3746	50000
CADILLAC DEVILLE	375	4000
CADILLAC FLEETWOOD	219	1900
CADILLAC ELDORADO	157	1800
CADILLAC SEVILLE	157	1800
TOTAL CADILLAC DIVISION	908	10000
TOTAL GENERAL MOTORS OF CANADA	29529	438235

CARLINE AND SERIES	MONTH	YR. TO DATE
ESCORT 3 DR. HATCHBACK	736	1149
4 DR. LIFTGATE	263	397
TOTAL ESCORT	999	1546
PINTO PINTO	272	6111
WAGONS	54	1376
TOTAL PINTO	326	7487
MUSTANG MUSTANG	1142	19224
MUSTANG GHIA	205	3765
TOTAL MUSTANG	1347	22989
FAIRMONT FAIRMONT	767	11972
FUTURA	186	3506
WAGONS	278	5831
TOTAL FAIRMONT	1231	21309
GRANADA/LTD II	837	11418
THUNDERBIRD	859	17430
LTD LTD S	186	2694
LTD	360	7346
LTD CROWN VICTORIA	331	4994
WAGONS	165	3477
TOTAL LTD	1042	18511
TOTAL FORD DIVISION	6640	100690
LYNX 3 DR. HATCHBACK	428	686
4 DR. LIFTGATE	143	240
TOTAL LYNX	571	926
BOBCAT BOBCAT	188	3990
WAGONS	37	757
TOTAL BOBCAT	225	4747
CAPRI CAPRI	430	8971
CAPRI GS	91	1445
TOTAL CAPRI	521	10416
ZEPHYR ZEPHYR	392	5814
Z-7	151	2838
WAGONS	150	2977
TOTAL ZEPHYR	693	11629
COUGAR/MONARCH	612	6297
COUGAR X3-7	428	7126
MARQUIS MARQUIS METFOR		1
MARQUIS	261	4366
MARQUIS BROUGHAM	163	2334
GRAND MARQUIS	271	3854
WAGONS	95	1902
TOTAL MARQUIS	790	12457
LINCOLN CONTINENTAL	143	2022
MARK VI	156	1840
VERSAILLES	2	354
TOTAL LINCOLN	301	4216
TOTAL LINCOLN MERCURY DIVISION	4141	57814
FIESTA	157	1987
TOTAL FORD OF CANADA LIMITED	10938	160491
A.M.C. SPIRIT	428	8587
AMX	4	365
CONCORD	445	7470
CONCORD WAGONS	91	1781
EAGLE	204	1833
EAGLE WAGONS	143	2487
PACER	1	111
PACER WAGONS	5	261
TOTAL AMERICAN MOTORS CANADA	1321	22895

CARLINE AND SERIES	MONTH	YR. TO DATE
HORIZON 3DR	498	6978
3DR	495	7535
TOTAL HORIZON	993	14513
VOLARE VOLARE	537	13603
WAGONS	68	2341
TOTAL VOLARE	605	15944
RELIANT CUSTOM	634	990
SE	176	285
TOTAL RELIANT	810	1275
CARAVELLE CARAVELLE	362	4155
CARAVELLE SALON	118	2200
WAGONS	80	1078
TOTAL CARAVELLE	560	7433
GRAN FURY GRAN FURY	116	2079
GRAN FURY SALON	26	702
TOTAL GRAN FURY	142	2781
TOTAL PLYMOUTH DIVISION	3110	41946
OMNI 3 DR.	509	7321
5 DR.	518	7591
TOTAL OMNI	1027	14912
ASPEN ASPEN	505	11089
WAGONS	59	1782
TOTAL ASPEN	564	12871
ARIES CUSTOM	551	834
SE	149	233
TOTAL ARIES	700	1067
DIPLOMAT DIPLOMAT	325	3854
DIPLOMAT SALON	122	2051
WAGONS	93	1174
TOTAL DIPLOMAT	540	7079
MIRADA	395	5441
ST REGIS	130	1915
TOTAL DODGE DIVISION	3356	43285
LE BARON LE BARON	562	8553
WAGONS	96	1433
TOTAL LE BARON	658	9986
CORDOBA CORDOBA	262	5079
CROWN	450	4601
LS	172	891
TOTAL CORDOBA	884	10571
CHRYSLER NEWPORT	407	5738
NEW YORKER	179	3908
TOTAL CHRYSLER	586	9646
TOTAL CHRYSLER DIVISION	2199	30374
ARROW	14	2002
COLT	369	3206
SAPPORO	67	924
CHALLENGER	67	921
TOTAL CHRYSLER IMPORTS	517	7053
TOTAL CHRYSLER CANADA LTD.	9182	122658
IMPERIAL	71	171
TOTAL VOLVO	627	8194
OTHER NORTH AMERICAN	4	52
TOTAL NORTH AMERICAN	51901	772528
TOTAL N A (INC SPECIAL GROUP)*	51901	772528
TOTAL N A (EXC SPECIAL GROUP)*	50600	755294
TOTAL FOREIGN (INC SPECIAL GROUP)*	15453	193673
TOTAL FOREIGN (EXC SPECIAL GROUP)*	14152	176439
TOTAL INDUSTRY	66053	* 948967

*SPECIAL GROUP CONSISTS OF ARROW, COLT, SAPPORO, CHALLENGER, FIESTA AND VOLVO

MS11

Exhibit B

Listing of
New Motor Vehicle Registration Statistical Reports
Compiled by R. L. Polk & Co. Ltd.

Product Breakdown	Regional Breakdown	No. of Regional Reports
Passenger Cars - Makes - Series - Body Style - Cylinders Trucks - Makes - Series - Gross Vehicle Weight - Type of Fuel Used	15-day Principal Cities	49
	Monthly Principal Cities Counties & Provinces Standard Services	514
	Monthly Post Office Towns Standard Services	8,400
	Monthly Geographic Market Area Reports	2,455
	Total No. of Regional Reports	11,418
Total number of product breakdown options		8
Total number of product and regional breakdown options available monthly		91,344

La Société des Fabricants de Véhicules à Moteur

25 adelaida st. east, toronto, canada M5C 1Y7 • tel. 364-8333

Publications

DOCUMENT: 840-212/020

Mémoire de la

Société des Fabricants de Véhicules à Moteur

présenté au

Groupe de sécurité routière et de greffiers à l'occasion de la
Conférence Canadienne des administrateurs en transport motorisé

Québec

16 - 18 juin 1981

Mai 1981

Le mémoire de la Société des Fabricants de Véhicules à moteur, présenté en 1980 à la Conférence Canadienne des administrateurs en transport motorisé, résumait la situation des questions de l'heure, comme l'économie de carburant des véhicules, les systèmes de retenue des passagers de véhicules, les émissions des véhicules, la compatibilité des règlements et lois et de l'immatriculation et du contrôle des véhicules.

Notre mémoire cette année, touche surtout l'immatriculation et le contrôle des véhicules, en particulier la formule de description du véhicule neuf, les difficultés de la mise en fichier des données sur les véhicules en ce qui concerne l'immatriculation, le temps de mise en fichier des données sur le véhicule et le propriétaire, un répertoire des éléments des données sur les véhicules et les propriétaires, l'analyse par les membres de la SFVM de l'immatriculation des véhicules neufs dans le but d'évaluer les besoins de service après-vente, ainsi que la nécessité de consigner le nom et l'adresse des propriétaires immatriculés en cas de rappel des véhicules, dans le cadre des programmes de sécurité.

La description du véhicule neuf (DVN), dont deux de nos membres font usage actuellement, qui sera utilisée par tous les membres au lancement de leurs modèles de voitures et de camions 1982, constitue le document qui, de l'avis des membres de la SFVM et de la CCATM, nous permettra d'améliorer substantiellement l'exactitude des données sur les véhicules neufs consignés aux fichiers provinciaux d'immatriculation des véhicules. Cependant nous faisons une seule réserve à cet égard: la DVN constitue une source reconnue de vérification du numéro d'identification des véhicules, mais en cas d'erreur, celle-ci ne pourra probablement être relevée que si le chiffre de contrôle (le 9^e chiffre), est utilisé pour confirmer l'exactitude du numéro d'identification consigné au fichier.

La méthode proposée pour consigner les données sur les véhicules à fichier d'immatriculation a été conçue à bon escient et devrait faciliter le traitement des données exigées. Les membres de la SFVM sont particulièrement conscients des problèmes que pose la sélection des données et sont sur le point de commencer la compilation d'un dictionnaire technique d'éléments de données sur les propriétaires de véhicules. Le document sera rédigé en partie à partir d'excellents ouvrages publiés par les membres de la CCATM et de l'AAMVA. Les membres de la SFVM, de concert avec le groupe d'immatriculation et de contrôle de véhicules neufs, sont en train d'élaborer un guide de série des camions, semblable à celui qui a déjà été rédigé pour les voitures à passagers. Nous sommes en train de mettre au point également un système de classification des modèles de camions dans le but d'uniformiser la terminologie de la DVV. Nous recommandons aux membres de la SFVM d'adopter ce système de classification aussitôt que possible après sa publication.

Il est fort probable que l'instauration du système des DVM mette en lumière des situations qui exigent d'autres raffinements à la compilation des données sur les véhicules à des fins d'immatriculation. Il se peut que dans deux ou trois ans, il soit normal d'émettre des permis de circulation provisoires à l'immatriculation initiale des véhicules, ou que le numéro d'identification soit consigné à un fichier central, au moment de l'expédition du véhicule, dont les données au fichier serviraient à l'émission de permis de circulation.

Le fichier central pourrait devenir la source de plusieurs genres de données. Il s'agit d'abord d'avoir accès à la fiche des véhicules munis d'un permis de circulation sur les voies publiques. Les statistiques d'immatriculation des véhicules neufs compilées et adoptées par R.L. Polk & Co. Ltd. pour les membres de la SFUM, illustrent clairement comment des données sur l'immatriculation peuvent servir à l'analyse de la situation de l'industrie de l'automobile.

Les rapports d'immatriculation des véhicules neufs publiés par R.L. Polk, ne servent pas au calcul du nombre de ventes faites à un moment donné mais plutôt à prévoir les tendances du marché. Ils constituent un élément essentiel de l'évaluation par zones géographiques du marché des nouveaux modèles de voitures et de camions et des produits accessoires. L'annexe A illustre deux types de rapports compilés mensuellement qui font l'analyse de l'une des quatre catégories de produits, soit plus de 91 000 différents rapports par mois. Le schéma à l'annexe B donne un aperçu de la très vaste portée de ces rapports.

Tous les rapports d'immatriculation des véhicules neufs, compilés à partir de documents d'immatriculation, sont rédigés dans le but de satisfaire les besoins particuliers de l'usager. Il est essentiel d'élaborer des PROJECTIONS DE VENTE complexes pour le produit exact en quantité voulue, à l'heure et au lieu donnés. Les fabricants doivent avoir des renseignements exacts et à jour sur le marché pour être en mesure de faire leurs projections de vente par pays, par région et par district. Les projections touchant la demande de voitures et de camions subissent une évaluation à tous les mois. Les projections du marché sont d'abord réparties par groupes de produits, p. ex. les voitures particulières pour l'outre-mer, les mini-compactes, les compactes, les intermédiaires, les légères, les moyennes et les modèles de luxe et les camions pour l'outre-mer, les compacts, les camionnettes, les camions moyens et les gros camions. Ces groupes sont ensuite subdivisés par série, par modèle et par accessoires facultatifs. Il faut tenir compte des tendances saisonnières lors de la mise au point de ces projections.

Après avoir fait les projections de vente, les fabricants établissent L'ÉCHÉANCIER DE FABRICATION de chaque modèle de voiture et de camion. C'est à partir de ces échéanciers complexes que les fabricants s'engagent envers des centaines de fournisseurs, plusieurs mois avant les dates de production.

Pour assurer la DISTRIBUTION efficace des produits des fabricants, il faut faire des projections par zones géographiques, puis par régions, districts et concessionnaires.

L'établissement d'une nouvelle CONCESSION exige beaucoup de capitaux et un stock très important. Les statistiques d'immatriculation, compilées par zones géographiques, aident et les marchands et les fabricants à déterminer le besoin et l'à-propos de concessions supplémentaires, ce qui crée de l'emploi et contribue à améliorer la santé économique de la municipalité environnante.

Dans sa PLANIFICATION, le CONCESSIONNAIRE doit formuler des projections de vente complexes. Il doit planifier ses aménagements et son effectif en fonction des projections du fabricant. C'est pourquoi le fabricant lui transmet les rapports d'immatriculation des véhicules neufs pour l'aider à évaluer le marché local, à mieux planifier ses propres programmes et à mieux desservir sa clientèle.

Il est essentiel d'avoir accès aux fiches renfermant le nom et l'adresse des propriétaires immatriculés de véhicules de plus de trois ou quatre ans dotés d'un numéro d'identification, lorsqu'il s'agit d'entrer en contact avec ceux dont le véhicule peut faire l'objet de PROGRAMME DE RAPPEL PAR MESURE DE SÉCURITÉ. Les membres de la CCATM nous ont grandement aidés à recueillir ces renseignements et nous vous sommes très reconnaissants de cet appui soutenu.

Il est essentiel pour l'industrie de l'automobile d'avoir accès à des données exactes et à jour sur l'immatriculation des véhicules dans ce climat économique explosif que nous connaissons tous. Ces données statistiques sont le point de départ de bien des décisions en matière de planification compliquées et critiques à plusieurs niveaux. L'accessibilité de ces renseignements permet aux fabricants et à leurs concessionnaires de mieux satisfaire les besoins de transports du public, par la vente et le service après-vente dans toutes les régions du Canada.

Nous espérons que ce qui précède vous aidera à comprendre pourquoi les membres de la SFVM sont si désireux de collaborer avec les sections régionales de la CCATM pour trouver des solutions aux problèmes de l'identification et de l'immatriculation exactes des voitures et des camion.

Nous désirons maintenant nous pencher sur deux autres questions d'intérêt commun, soit les programmes d'inspection des véhicules à moteur et l'évaluation et les tendances de la consommation de carburant, la conservation de l'énergie et les carburants substitutifs.

Les programmes d'inspection des véhicules à moteur

Les délégués de plusieurs provinces ont assisté aux Ateliers internationaux de génie et d'inspection des véhicules de l'AAMVA, qui ont eu lieu en avril 1981, à Détroit, où ils ont discuté, entre autres, de l'édition de 1981 du guide d'inspection des véhicules de la MVMA (É.-U.), dont chacun a reçu un exemplaire à cette occasion. Toutes les provinces devraient avoir reçu depuis des exemplaires du guide. Prière de communiquer avec nous si vous désirez de plus amples renseignements.

Nous sommes dans l'impossibilité, pour le moment, de vous renseigner sur les modifications apportées aux modèles de 1982 qui pourraient influencer les lois sur l'inspection des véhicules. Nous le ferons à la première occasion, ou par l'entremise des membres de la SFVM, à titre individuel, ou par l'entremise d'une assemblée du Comité des conducteurs et véhicules de la CCATM, selon la date de l'assemblée, pourvu que le moment soit propice.

Évaluation et tendances de la consommation de carburant; conservation de l'énergie et carburants substitutifs pour l'automobile

Lors de notre présentation l'an dernier à Yellowknife, nous vous avons fait part de nos projections de consommation du carburant des véhicules pour le parc automobile canadien jusqu'à 1990 et de la consommation moyenne du parc auto par année de modèle. Les conclusions de Statistique Canada semblaient confirmer nos chiffres: la consommation totale d'essence a atteint un maximum en 1980 et ce, en dépit des visites plus nombreuses d'un jour au Canada par les touristes américains l'année dernière, ce qui s'est traduit par un volume plus important de ventes d'essence dans les villes limitrophes. De plus, à en juger par les projets de nouveaux produits qu'on vient d'annoncer, et la concentration progressive dans le marché au niveau des modèles mini-compacts et compacts, il est fort probable que se réalisent nos prévisions de la consommation moyenne de carburant du parc auto.

Notre industrie continue à collaborer avec les ministères de l'Énergie, Mines et Ressources, de Transport Canada et de l'Industrie et Commerce du gouvernement fédéral pour les domaines touchant les véhicules dans le cadre du Programme national d'énergie, y compris les carburants substitutifs, en particulier le propane. (Nous comptons ajouter d'autres commentaires à ce sujet à l'occasion de l'ouverture de la Séance plénière de la CCATM en juin, car nous estimons que les règlements sur les carburants gazeux sont de nature à faciliter l'inclusion du propane à la gamme de carburants disponibles à favoriser.)

EXHIBIT A

NEW TRUCK REGISTRATIONS-BY MAKES & G.V.W. RATINGS

PROVINCE CANADA

YEAR TO DATE JAN - DEC 19

TRUCK LINE AND SERIES	6,000 OR LESS	6,001 TO 10,000	10,001 TO 14,000	14,001 TO 16,000	16,001 TO 19,500	19,501 TO 26,000	26,001 TO 33,000	33,001 & OVER	TOTAL
Chev El Camino	6189								6189
Blazer		3557							3557
Chevy Van	6458	3269							9727
Sport Van	539	1696							2235
Other									
TOTAL CHEVROLET	25685	26283			255	2927	93	1203	56416
GMC Caballero	33761	39905							73666
Jimmy	441								441
Vandura	5391	3011							8402
Rally Wagon	342	5664							6006
Other									
TOTAL GMC	22091	28228			300	3754	165	2047	55535
TOTAL GM CANADA	26265	38216			300	3754	165	2047	72117
Ford Courier	61326	78021			555	6581	258	4450	150291
Ranchero	1572								1572
Bronco	48								48
Econoline	5328								5328
Club Wagon	4313	13657							17970
Other	194	2558							2752
TOTAL FORD CANADA	15683	51283			24	3495	2257	4243	75715
Dodge D50	27158	67498			24	3495	2257	4243	104675
Ram Charger	197								197
Tradesman	145	1324							1469
Sportsman	4324	7318							11642
Other	304	1695							1999
TOTAL CHRYSLER CANADA	5725	10650		60					16790
International Scout	12455	20997		60					35212
Other		1628							1628
TOTAL INTERNATIONAL	5039								5039
AMC Jeep									
Other									
TOTAL AMC	726	405							1131
Kenworth	5765	405							6170
White									
Mack									
Other NA									
Datsun	6378								6378
Mazda	536								536
Suzuki	1315								1315
Subaru	85								85
Toyota	7899								7899
Volkswagen	899								899
Other Import									
TOTAL INDUSTRY	220	168539		60					168719
MEMO TOTAL IMPORTS*	124227		2453		573			4454	125457

*Includes D50 and Courier

COPYRIGHTED—COMPILED BY R.L. POLK & CO. LTD., 220 BARTLEY DR., TORONTO, ONT. M4A 1G2

* YTD ADJUSTMENT

FORM MS 2

TRUCK LINE AND SERIES	6,000 OR LESS	10,001 TO 14,000	14,001 TO 16,000	16,001 TO 19,500	19,501 TO 26,000	26,001 TO 33,000	33,001 & OVER	TOTAL
Chev El Camino								61
Blazer	191							191
Chevy Van	412							412
Sport Van	90							90
Other	1874			15	201	15	41	3905
TOTAL CHEVROLET	2476			15	201	15	41	3081
GMC Cavaliero	29							29
Jimmy								
Vandura	310							178
Rally Wagon	10							592
Other	1594			27	257	29	130	3974
TOTAL GMC	1943			27	257	29	130	4366
TOTAL G.M. CANADA	4369			42	458	44	171	9541
Ford Courier	177							177
Ranchero								
Bronco	390							390
Econoline	249							1241
Club Wagon	1							127
Other	1132				243	177	295	5552
TOTAL FORD CANADA	1950				243	177	295	7467
Dodge D50	173							173
Ram Charger	81							90
Tradesman	279							793
Sportsman	15							134
Other	542	50	7					1235
TOTAL CHRYSLER CANADA	1018	50	7					2424
International Scout								69
Other					164	230	381	775
TOTAL INTERNATIONAL					164	230	381	844
AMC Jeep	250							250
Other								150
TOTAL AMC	36							400
Kenworth	286							120
White								186
Mack								208
Other N.A.								193
Datsun	679							679
Mazda	40							40
Suzuki	71							71
Subaru	4							4
Toyota	560							560
Volkswagen	34							34
Other Import								140
TOTAL IMPORTS	110		7	42	30	1	1554	2134
M.I.M.C. TOTAL IMPORTS*	1848	50			897	1		1848

POLK CANADIAN NEW PASSENGER REGISTRATIONS BY MAKES & SERIES - 1980

PROVINCE ALL CANADAMONTH DECEMBER

CARLINE AND SERIES	MONTH	YR. TO DATE
CHEVETTE SCOOTER	321	6281
CHEVETTE	1765	22928
TOTAL CHEVETTE	2086	29209
MONZA MONZA	492	12162
MONZA SPORT	119	2724
TOTAL MONZA	611	14886
CITATION	1938	28339
CAMARO CAMARO	877	20065
CAMARO BERLINETTA	140	2738
TOTAL CAMARO	1017	22803
MALIBU MALIBU	1094	16648
MALIBU CLASSIC	1127	14309
WAGONS	457	6705
TOTAL MALIBU	2678	37662
MONTÉ CARLO	1161	15850
CHEVROLET BEL AIR	250	4848
IMPALA	680	12378
CAPRICE CLASSIC	620	9363
WAGONS	709	8000
TOTAL CHEVROLET	1959	32689
CORVETTE	222	5270
TOTAL CHEVROLET DIVISION	11878	186914
ACADIAN ACADIAN S	250	4780
ACADIAN	1012	13192
TOTAL ACADIAN	1262	17972
SUNBIRD SUNBIRD	222	4905
SUNBIRD SPORT	314	5904
TOTAL SUNBIRD	536	10809
PHOENIX PHOENIX	1016	13397
PHOENIX LJ	272	4656
TOTAL PHOENIX	1288	18053
FIREBIRD FIREBIRD	215	3084
ESPRIT	181	2730
FORMULA	78	1783
TRANS AM	340	8749
TOTAL FIREBIRD	820	16346
LEMANS LEMANS	801	11911
GRAND LEMANS	563	7269
GRAND AM	19	633
WAGONS	277	4696
TOTAL LEMANS	1660	24509
GRAND PRIX GRAND PRIX	324	6123
GRAND PRIX LJ	245	3848
GRAND PRIX BROUGHAM	196	2690
TOTAL GRAND PRIX	765	12661
PONTIAC LAURENTIAN	104	1817
CATALINA	222	3365
PARISIENNE	1254	18748
WAGONS	188	3440
TOTAL PONTIAC	1768	27370
TOTAL PONTIAC DIVISION	8111	127720

CARLINE AND SERIES	MONTH	YR. TO DATE
OMEGA OMEGA	507	7148
OMEGA BROUGHAM	517	7013
TOTAL OMEGA	1024	14161
CUTLASS CUTLASS	504	8083
CUTLASS BROUGHAM	468	5480
WAGONS	153	2001
TOTAL CUTLASS	1125	16194
CUTLASS SUPREME CUTLASS SUPREME	552	5947
SUPREME BROUGHAM	370	5226
CUTLASS CALAIS	210	3581
TOTAL CUTLASS SUPREME	1132	14754
OLDSMOBILE DELTA 88	111	2040
DELTA 88 ROYALE	508	8087
DELTA 88 BROUGHAM	454	6536
NINETY-EIGHT LUXURY	17	184
NINETY-EIGHT REGENCY	571	8316
WAGONS	88	1016
TOTAL OLDSMOBILE	1759	25305
TORONADO	230	3500
TOTAL OLDSMOBILE DIVISION	3989	71901
SKYHAWK	10	156
SKYLARK SKYLARK	413	7126
SKYLARK SPORT	77	800
SKYLARK LIMITED	474	7000
TOTAL SKYLARK	1064	15926
CENTURY CENTURY	303	4900
CENTURY SPORT	3	133
CENTURY CUSTOM	10	40
CENTURY LIMITED	303	1980
WAGONS	102	1670
TOTAL CENTURY	721	10000
REGAL REGAL	347	5800
REGAL SPORT	50	848
REGAL LIMITED	320	4000
TOTAL REGAL	717	10648
BUICK LE SABRE	104	1600
LE SABRE SPORT	10	247
LE SABRE LIMITED	482	7000
ELECTRA LIMITED	64	1010
ELECTRA PARK AVENUE	310	4000
WAGONS	70	1200
TOTAL BUICK	1030	15000
RIVIERA	206	3314
TOTAL BUICK DIVISION	3266	53314
CADILLAC DEVILLE	375	4900
FLEETWOOD	218	1927
ELDORADO	151	1801
SEVILLE	157	1812
TOTAL CADILLAC DIVISION	901	10440
TOTAL GENERAL MOTORS OF CANADA	29529	458238

CARLINE AND SERIES	MONTH	YR. TO DATE
ESCORT 3 DR. HATCHBACK	736	1149
4 DR. LIFTGATE	263	397
TOTAL ESCORT	999	1546
PINTO PINTO	272	6111
WAGONS	54	1376
TOTAL PINTO	326	7487
MUSTANG MUSTANG	1142	19224
MUSTANG GHIA	205	3765
TOTAL MUSTANG	1347	22989
FAIRMONT FAIRMONT	767	11972
FUTURA	186	3506
WAGONS	278	5831
TOTAL FAIRMONT	1231	21309
GRANADA/LTD II	837	11418
THUNDERBIRD	857	17430
LTD LTD S	186	2694
LTD	360	7346
LTD CROWN VICTORIA	331	4994
WAGONS	165	3477
TOTAL LTD	1042	18511
TOTAL FORD DIVISION	6640	100690
LYNX 3 DR. HATCHBACK	428	686
4 DR. LIFTGATE	143	240
TOTAL LYNX	571	926
BOBCAT BOBCAT	188	3990
WAGONS	37	757
TOTAL BOBCAT	225	4747
CAPRI CAPRI	430	8971
CAPRI GS	91	1445
TOTAL CAPRI	521	10416
ZEPHYR ZEPHYR	392	5814
Z-7	151	2838
WAGONS	150	2977
TOTAL ZEPHYR	693	11629
COUGAR/MONARCH	612	6297
COUGAR XR-7	428	7126
MARQUIS MARQUIS METEOR		1
MARQUIS	261	4366
MARQUIS BROUGHAM	163	2334
GRAND MARQUIS	271	3854
WAGONS	95	1902
TOTAL MARQUIS	790	12457
LINCOLN CONTINENTAL	143	2022
MARK VI	156	1840
VERSAILLES	2	354
TOTAL LINCOLN	301	4216
TOTAL LINCOLN MERCURY DIVISION	4141	57814
FIESTA	157	1987
TOTAL FORD OF CANADA LIMITED	10938	160491
A.M.C. SPIRIT	428	8587
AMX	4	365
CONCORD	445	7470
CONCORD WAGONS	91	1781
EAGLE	204	1833
EAGLE WAGONS	143	2487
PACER	1	111
PACER WAGONS	5	261
TOTAL AMERICAN MOTORS CANADA	1321	22895

CARLINE AND SERIES	MONTH	YR. TO DATE
HORIZON 3DR.	498	6978
3DR.	495	7535
TOTAL HORIZON	993	14513
VOLARE VOLARE	537	13603
WAGONS	68	2341
TOTAL VOLARE	605	15944
RELIANT CUSTOM	634	990
SE	176	285
TOTAL RELIANT	810	1275
CARAVELLE CARAVELLE	362	4155
CARAVELLE SALON	118	2200
WAGONS	80	1078
TOTAL CARAVELLE	560	7433
GRAN FURY GRAN FURY	116	2079
GRAN FURY SALON	26	702
TOTAL GRAN FURY	142	2781
TOTAL PLYMOUTH DIVISION	3110	41946
OMNI 3 DR.	509	7321
5 DR.	518	7591
TOTAL OMNI	1027	14912
ASPEN ASPEN	505	11089
WAGONS	59	1782
TOTAL ASPEN	564	12871
ARIES CUSTOM	551	834
SE	149	233
TOTAL ARIES	700	1067
DIPLOMAT DIPLOMAT	325	3854
DIPLOMAT SALON	122	2051
WAGONS	93	1174
TOTAL DIPLOMAT	540	7079
MIRADA	395	5441
ST. REGIS	130	1915
TOTAL DODGE DIVISION	3356	43285
LE BARON LE BARON	562	8553
WAGONS	96	1433
TOTAL LE BARON	658	9986
CORDOBA CORDOBA	262	5079
CROWN	450	4601
LS	172	891
TOTAL CORDOBA	884	10571
CHRYSLER NEWPORT	407	5738
NEW YORKER	179	3908
TOTAL CHRYSLER	586	9646
TOTAL CHRYSLER DIVISION	2199	30374
ARROW	14	2002
COLT	369	3206
SAPPORO	67	924
CHALLENGER	67	921
TOTAL CHRYSLER IMPORTS	517	7053
TOTAL CHRYSLER CANADA LTD.	9182	122658
IMPERIAL	71	171
TOTAL VOLVO	627	8194
OTHER NORTH AMERICAN	4	52
TOTAL NORTH AMERICAN	51901	772528
TOTAL N.A. (INC SPECIAL GROUP)*	51901	772528
TOTAL N.A. (EXC SPECIAL GROUP)*	50600	755294
TOTAL FOREIGN (INC SPECIAL GROUP)*	15453	193673
TOTAL FOREIGN (EXC SPECIAL GROUP)*	14152	176439
TOTAL INDUSTRY	66053	* 948967

*SPECIAL GROUP CONSISTS OF ARROW, COLT, SAPPORO, CHALLENGER, FIESTA AND VOLVO

MS11

Annexe B

Répertoire des Rapports statistiques d'immatriculation des modèles neufs compilés par R. L. Polk & Co. Ltd.

Produits	Régions	Nbre de rapports régionaux
Voitures de tourisme - marques - séries - modèles - cylindrées Camions - marques - séries - poids brut - type de carburant consommé	Rapports bimensuels: villes principales	49
	Rapports mensuels: villes et comtés principaux, provinces avec service normal	514
	Mensuels: municipalités rurales avec service normal	8 400
	Rapports mensuels du marché par région	2 455
	Rapports régionaux totaux	11 418
Analyses facultatives des produits		8
Analyses mensuelles facultatives des produits et régions		91 344

DOCUMENT: 840-212/021

CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR
TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Remarks by Mr. Wesley Armour, Chairman of the
CTA Standards Council on the occasion of the
CCMTA Conference



Quebec, Quebec
June 16-18, 1981

Remarks by Mr. Wesley Armour, Chairman of the CTA Standards Council
on the occasion of the CCMTA Conference, Quebec City, June 16, 1987

Thank you Mr. Chairman,

This is the second time that I have had the privilege of presenting a summary of our submission to you in my capacity as the Chairman of the CTA Standards Council. We do count our annual appearance as a privilege as we see in the CCMTA a major force for improving interprovincial uniformity.

However, before I launch into a discussion of the issues we have selected this year, I would like to take a few moments to recognize and applaud the developments that have occurred over the past few years. The uniform conditions of carriage are now pretty well set, license reciprocity is in full swing and essential uniformity in the sizes and weights of vehicles is verging on a major breakthrough.

In all of these activities, the CCMTA has played the major role and we congratulate you on this progress. In our country, at the moment, there is an increasing tendency to be regional in outlook to the exclusion of everything else. It has taken courage and foresight

to buck this trend and to look beyond your provincial and territorial borders. We believe, however, that significant benefits will flow from these decisions of yours and that as a result of them, the Canadian trucking industry will be that much more efficient.

In our submission this year - which I will not attempt to cover completely due to the limited time available - we discuss seven items. These span from commercial vehicle weights and dimensions through to our continuing concern over the inadequacy of highway statistics. All of you should have received a copy of our submission by mail and I hope you have had a chance to read it. Today, I will concentrate on some of the major points in the submission. Our delegation will be on hand for the rest of the day and we hope you will seek us out if you have any questions.

The first item I would like to touch upon is that of commercial vehicle weights and dimensions. In our view, the document released just over a month ago after the Council of Ministers meeting in Fredericton is a landmark in attempting to put commercial vehicle weights and dimensions in Canada on a common footing. To follow up on the report, we have already attended a meeting in Toronto when we provided initial comments on the document. We are currently working on a more comprehensive critique. We understand that this is merely the first stage in improving the uniformity between the various regions of Canada.

On other occasions we have stated what I will repeat again today. We are prepared to do whatever is required of us by way of participating in research and development or demonstration projects to smooth this process. As a result of the Toronto meeting, we are summarizing our priorities for future developments and we will be filing this proposal with you shortly.

In a more immediate sense, we are already working on several items that affect truck performance. For example, we are participating with Transport Canada in a research project to evaluate the effectiveness of certain new splash and spray reduction devices under winter operating conditions. We know that these devices work well in rain but the winter experience is nominal at the moment - at least for some of the temperatures and some of the conditions that we have taken as routine. Thus, we are hopeful that the series of tests will produce useful data which will be of benefit in the introduction of these products to Canada. This mention of the highway performance of trucks leads me naturally into the next major item in our submission, namely, commercial vehicle inspections.

We have provided, in our submission, a thorough and a rigorous commercial vehicle inspection program which we would like you to consider in detail. Several prime sources of information have been used in order to synthesize best current thinking. The program is composed of two parts. First of all, there is a description of the

kind of inspection that power units should be subjected to on an annual basis. Then, in addition, we have provided grounding criteria for the assistance of inspectors who must determine which defects are serious enough to require on-the-spot correction. Our motivation for developing this inspection program, at this time, is quite simple. We see a growing interest on the part of officials in several provinces in the concept of commercial vehicle inspections. We are most anxious that any provincial programs be compatible on a Canada wide basis.

The framework within which the inspections would be conducted is also very important. Our proposal is that the inspection program should incorporate self-certification subject to random audit. We believe that as much self-certification as possible should be built into the program including not only the certification of company mechanics but also the certification of company maintenance shops. Auditing then could be undertaken of records on a random basis to ensure compliance.

In addition to uniformity of scope and self-certification, the third aspect of commercial vehicle inspection programs that we believe to be extremely important is that of reciprocal recognition by other provinces or territories. If uniformity of scope is maintained

between the various programs, then this should not be an insurmountable obstacle. Clearly, however, there must be a resolve from the very start to achieve this goal.

The third issue covered in our submission is the potential role of provincial regulatory boards under energy allocation. I will not attempt to cover, in the few minutes remaining at my disposal, the many reasons why we believe energy allocation cannot work without the close cooperation of regulatory boards. Instead, I will state quite categorically that we do not believe it can be administered effectively - if at all - without the support and without harnessing the knowledge of provincial regulatory officials.

It is generally conceded that a critical period of energy supply will be experienced in the mid to latter part of this decade - even if every effort was made right now to make Canada self-sufficient in oil. Thus, we believe that the prospect of energy allocation - unpleasant as it is - must be viewed realistically by carriers and officials alike. To restate our position succinctly, the present federal allocation plan cannot work for trucking without involving the provincial boards.

To pursue this thinking a little further, we would like the support of provincial officials in encouraging carriers to maintain more accurate fuel consumption records. This is important because it is

clear that the success of any energy allocation plan depends on the degree to which base period entitlement can be calculated. This, of course, requires good data on fuel consumption. Widespread dissemination has already been given to this need for carriers to maintain proper records but the additional encouragement by provincial regulatory boards would undoubtedly be extremely useful.

Another issue that concerns us which originates, at least in part, from the federal level is the legislation and regulations surrounding the transportation of dangerous goods. In our submission, we have formally listed a series of problems inherent in the 1980 draft of the Dangerous Goods Code. They are stated as a matter of record. Hopefully, many of these problems will be eliminated when the next and final draft of the Code is published later this summer. If this is the case, then our attention will focus, not so much on the content of the Code but on the way that it will be enforced and applied throughout the country - as well as on the need for training.

With respect to the application of the Dangerous Goods Regulations, it is imperative that provinces act in a concerted and uniform fashion. In this vein, we are hopeful that all provinces will include in their complementary provincial legislation, the "offer for transport" provision. Only in this way will there be an adequate description, labelling and placarding for dangerous goods

when they are picked up by carriers. Without doubt, the legal aspects of this issue are extremely complex and confusing. Nevertheless, we maintain that it is far better for the provinces to include the "offer for transport" provision so as to ensure there is uniformity throughout the distribution system rather than for them not to do so and to discover later that there are gaps in the application of the regulations.

Inspections are also a major cause for concern. In a nutshell, we must see consistency in inspection and enforcement of the legislation throughout Canada. In the various discussions that have been held with respect to international reciprocity for dangerous goods regulations, it has been repeatedly emphasized that the U.S. will only recognize the Canadian regulations if there is uniformity in the scope and application of them throughout the country. Consequently any wholesale modification of the regulations at the provincial level will lead to a lack of reciprocity and to additional costs and handling problems.

The final aspect of dangerous goods I want to touch upon is the issue of training. During the past seven or eight months, a series of presentations has been made at provincial association meetings in order to bring the trucking industry up-to-date with respect to the current status of the legislation and the regulations. We also

have well developed plans to conduct training seminars and to publish a digest of the Code (suitable for operating level personnel) once the regulations are Gazetted. We will be finalizing these plans in conjunction with the Dangerous Goods Branch later on this summer.

The final issue I would like to treat, in any detail, this morning is that of license reciprocity. We are hopeful that the CAVR will be enlarged during the coming year by three extra jurisdictions so that it will be virtually a national plan by early 1982. We believe its introduction so far has not been fraught with as many administrative difficulties as had been thought, but rather, it seems that the carrier industry and government departments are coping well.

We also believe that it is time to begin thinking about enlarging the concept of license reciprocity on a uniform and consistent basis to incorporate U.S. states. This is something to which we will be devoting attention during the coming year. Our preferred option - in order to maximize Canadian bargaining power - is not for individual provinces to join the IRP but to seek a form of bridging agreement between CAVR and the IRP. This may be difficult to achieve but we believe it would result in the best solution for both Canadian provinces and Canadian carriers.

Regrettably, the adoption of the CAVR this year has not been without some problems. We have discussed, in our submission, the issues surrounding the PCV plate fee problem. This has certainly marred the enthusiasm with which CAVR has been implemented by restricting some of the efficiency benefits which could have stemmed from improved vehicle utilization. Fortunately, this problem is not insurmountable and we hope that officials will address themselves to it during the coming months.

In conclusion, I said at the beginning that it is a privilege for to address the CCMTA each year. We believe there is a healthy working relationship between CCMTA and affected parties such as the CTA Standards Council. This is not to suggest that we will always agree with you or you with us. Nevertheless, the dialogue is essential in order to ensure that highway transport continues to be a flexible and responsive industry. As in the past, we hope that the coming year will be characterized by a vigorous exchange of views between your Working Groups and us.

Thank you.

DOCUMENT: 840-212/021

CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTOTISE
(CCATM)

Allocution par M. Wesley Armour, président du
Conseil des Normes de l'ACC, à l'occasion du
congrès de la CCATM.

Allocution par M. Wesley Armour, président du Conseil des Normes de l'ACC, à l'occasion du congrès de la CCATM, à Québec, le 16 juin 1981

Merci monsieur le Président,

C'est la deuxième fois que j'ai le privilège de vous présenter, à titre de président du Conseil des Normes de l'ACC, un résumé de notre mémoire. Cette présentation annuelle est effectivement un privilège puisque nous considérons que la CCATM favorise l'amélioration de l'uniformité entre les provinces.

Avant d'entreprendre une discussion des divers sujets que nous avons choisis cette année, j'aimerais prendre quelques instants afin de reconnaître et d'applaudir les améliorations réalisées au cours des quelques dernières années. Des conditions de transport uniformes ont été établies, la réciprocité d'immatriculation est en pleine voie de réalisation et on est sur le point de faire une percée importante concernant l'uniformité essentielle dans les poids et dimensions des véhicules.

La CCATM a joué un rôle important dans toutes ces activités et nous vous félicitons des progrès accomplis. Au Canada, à l'heure

actuelle, nous tendons de plus en plus vers le régionalisme, à l'exclusion de toutes autres perspectives. Il a fallu du courage et de la prévoyance pour aller à l'encontre de cette tendance et de ne pas se borner aux frontières provinciales et territoriales. Nous croyons cependant, que d'importants avantages découleront de vos décisions et que grâce à celles-ci, l'industrie canadienne du camionnage sera encore plus efficace.

Notre mémoire cette année traite de sept sujets; étant donné la période de temps à ma disposition je ne tenterai pas de discuter en détail de chaque sujet. Ces sujets couvrent des domaines aussi variés que les poids et dimensions des véhicules commerciaux et nos préoccupations continues concernant le manque de statistiques adéquates à l'égard des grandes routes. Nous espérons que vous avez tous reçu, par courrier, un exemplaire de notre mémoire et que vous avez eu l'occasion de le lire. Aujourd'hui, j'ai l'intention de discuter des principaux points soulevés dans le mémoire. Nos délégués seront à votre disposition toute la journée pour répondre à vos questions.

Le premier item que j'aimerais soulever à trait aux poids et dimensions des véhicules commerciaux. Le document diffusé, il y a un peu plus d'un mois, suite à la réunion à Frédéricton du Conseil des Ministres, constitue à notre avis, un événement marquant dans la normalisation au Canada des poids et dimensions des véhicules commerciaux. Suite

à la publication de ce rapport, nous avons participé à une réunion à Toronto où nous avons fait connaître nos premières réactions. Nous tentons d'élaborer présentement une évaluation plus poussée à cet égard. Nous croyons comprendre qu'il s'agit là d'une première étape dans l'amélioration de l'uniformité entre les diverses régions au pays.

Je répète encore une fois que nous sommes toujours prêts à participer pleinement dans la recherche et le développement ainsi que dans certains projets d'essais en vue de faciliter ce processus. Suite à la réunion de Toronto, nous établissons présentement nos priorités à l'égard d'initiatives éventuelles et comptons vous soumettre une proposition sous peu.

Pour ce qui est d'activités actuelles nous participons à plusieurs projets touchant la performance des camions. Par exemple, nous travaillons de concert avec Transports Canada dans un projet de recherches visant à évaluer l'efficacité, sous des conditions hivernales, de certains dispositifs de réduction des éclaboussures et des pulvérisations. Nous savons que ces dispositifs sont efficaces sous la pluie, mais à l'heure actuelle, notre expérience sous des conditions hivernales est nominale, ~~du moins en ce qui concerne certaines températures et autres conditions que nous considérons courantes.~~ Nous espérons donc que cette série d'essais

fournira des données utiles qui aideront à l'introduction de ces dispositifs au Canada. De la performance des camions sur les grandes routes, on enchaîne tout naturellement au prochain sujet du mémoire à savoir, l'inspection des véhicules commerciaux.

Notre mémoire présente, pour votre considération, un programme détaillé et rigoureux d'inspection des véhicules commerciaux. Afin de présenter une synthèse des opinions courantes, on a utilisé plusieurs sources d'information de base. Le programme comporte deux parties. Premièrement, une description du genre d'inspection qui devrait être faite chaque année à l'égard des unités motrices. Aussi, nous fournissons des critères de rejet à l'intention des inspecteurs qui décident si une défectuosité est assez sérieuse pour exiger une réparation immédiate. La raison qui nous a amené à élaborer un tel programme d'inspection à l'heure actuelle, est très évidente. Nous constatons que les fonctionnaires dans plusieurs provinces s'intéressent de plus en plus à l'inspection des véhicules commerciaux. Nous aimerions que les programmes provinciaux soient tous compatibles à l'échelle du pays.

Le cadre du programme dans lequel ces inspections se dérouleraient est également très important. Nous proposons que le programme d'inspection comprenne des dispositions d'autocertification avec des vérifications

qui seraient faites au basard. Nous croyons qu'il faudrait incorporer au programme la plus grande mesure possible d'autocertification, y compris non seulement la certification des mécaniciens des compagnies mais également la certification des ateliers d'entretien. On pourrait également vérifier au hasard les dossiers afin de s'assurer qu'ils soient conformes aux exigences.

Outre l'uniformité et l'autocertification, le troisième aspect très important est, à notre avis, que les provinces et territoires reconnaissent de façon réciproque ces programmes. Si l'on maintient l'uniformité dans l'étendue des divers programmes, cet obstacle ne devrait pas être insurmontable. Il est évident cependant, que nous devons prendre une résolution dès le début si nous voulons atteindre cet objectif.

Le troisième sujet soulevé dans notre mémoire porte sur le rôle potentiel des Conseils provinciaux de réglementation dans la répartition de l'énergie. Dans les quelques minutes qui restent à ma disposition, je ne tenterai pas d'énumérer les nombreuses raisons qui nous portent à croire que la répartition d'énergie ne peut fonctionner sans une coopération étroite des Conseils de réglementation. J'aimerais plutôt déclarer catégoriquement que la répartition de l'énergie ne peut être administrée de façon efficace - admettant qu'elle peut être administrée - sans l'appui des fonctionnaires provinciaux de réglementation et sans le recours à leurs connaissances.

On admet en général, que l'on connaîtra dans la deuxième moitié de la présente décennie une période critique concernant l'approvisionnement de l'énergie et ce, même si on déploierait, à l'heure actuelle, tous les efforts possibles pour rendre le Canada auto-suffisant en matière de pétrole. Nous croyons donc que la perspective de la répartition de l'énergie - aussi désagréable qu'elle puisse être - doit être envisagée de façon réaliste par les transporteurs ainsi que par les fonctionnaires. Bref, nous croyons que le plan fédéral de répartition actuel ne peut fonctionner pour le camionnage sans la participation des Conseils provinciaux.

Si l'on poursuit cet ordre d'idées, nous aimerions que les fonctionnaires provinciaux encouragent les transporteurs à tenir des dossiers plus détaillés concernant la consommation du carburant. C'est un point très important puisque le succès de tout plan de répartition de l'énergie dépend de la mesure par laquelle on peut calculer les ayants-droits pour une période de base. Cela entraîne, bien entendu, le besoin de données précises sur la consommation de carburant. On a déjà fait part aux transporteurs du besoin de tenir des dossiers adéquats mais, sans aucun doute, il serait extrêmement utile que les Conseils provinciaux de réglementation encouragent eux aussi les transporteurs.

Nous nous intéressons également à la législation et aux règlements du transport des marchandises dangereuses qui relèvent, en partie, du gouvernement fédéral. Nous avons élaboré, dans notre mémoire, une liste des problèmes relatifs à l'ébauche de 1980 du Code sur les marchandises dangereuses. Cette liste figure au mémoire à des fins d'enregistrement. Nous espérons que plusieurs de ces problèmes seront résolus avant que la prochaine et dernière ébauche du Code soit publiée vers la fin de l'été. Si tel est le cas, nous nous pencherons non pas sur le contenu du Code mais bien sur la façon qu'il sera appliqué à travers le pays ainsi que sur les besoins en formation.

En ce qui touche l'application des règlements sur les marchandises dangereuses, il est essentiel que les provinces agissent de façon concertée et uniforme. Aussi, nous espérons que toutes les provinces inclueront dans leur législation complémentaire, une disposition concernant "l'offre de transport". Ce n'est que de cette façon que les marchandises dangereuses prélevées par les transporteurs seront adéquatement décrites, étiquetées et munies d'affiches. L'aspect juridique de cette question est évidemment très complexe et porte à confusion. Néanmoins, nous soutenons qu'il est de beaucoup préférable que les provinces incluent la disposition concernant "l'offre de transport" afin d'assurer l'uniformité dans tout le système de distribution plutôt que de l'exclure pour constater par après que les règlements accusent des lacunes en vue de leur application.

On se soucie également de la question des inspections. En deux mots, il faut que les inspections et l'application des Lois soient faites de façon uniforme à travers le Canada. Dans les divers pourparlers concernant la réciprocité internationale pour les règlements sur les marchandises dangereuses, on a maintes fois souligné que les américains ne reconnaîtront les règlements canadiens que si ceux-ci sont uniformes à travers le pays tant sur le plan de leur étendue que de leur application. Par conséquent, toutes modifications générales des règlements au niveau provincial se traduira en un manque de réciprocité ainsi qu'en des coûts supplémentaires et des problèmes de manutention.

Le dernier point que j'aimerais soulever concernant les marchandises dangereuses est celui de la formation. Au cours des sept ou huit derniers mois, on a fait des présentations au sein des réunions des Associations provinciales afin de renseigner l'industrie du camionnage sur le statut actuel des lois et règlements. Nous avons également élaboré des plans détaillés dans le but de fournir des ateliers de travail sur la formation et de publier un résumé du Code (à l'intention du personnel d'opération) une fois que les règlements auront été publiés dans la Gazette. Nous prévoyons finaliser ces plans au cours de l'été de concert avec la Direction sur les marchandises dangereuses.

La dernière question que j'aimerais soulever en détail ce matin est celle de la réciprocité d'immatriculation. Nous espérons que le plan CAVR sera élargi au cours de la prochaine année pour être appliqué dans trois autres juridictions ce qui veut dire qu'il sera à toutes fins pratiques, devenu un plan national au début de l'année 1982. Nous croyons que l'introduction de ce plan n'a pas apporté un aussi grand nombre de difficultés administratives que prévues; il semble au contraire que l'industrie du camionnage et les Ministères du gouvernement peuvent très bien faire face à la situation.

Nous croyons également qu'il est temps de penser à promouvoir la réciprocité d'immatriculation de façon systématique afin d'inclure les Etats américains. Nous nous pencherons sur cette question au cours de la prochaine année. Afin de pousser au maximum le pouvoir de négociation du Canada, nous aimerions qu'un accord de liaison soit conclu entre le CAVR et le Plan international d'enrégistrement plutôt que de voir les provinces se joindrent individuellement au Plan. Un tel objectif ne sera pas facile à atteindre mais constitue, à notre avis, la meilleure solution pour les provinces canadiennes ainsi que pour les transporteurs canadiens.

Malheureusement, l'adoption du plan CAVR cette année n'a pas été sans problème. Nous soulevons dans notre mémoire les questions afférentes au problème des frais d'immatriculations pour les véhicules commerciaux. Cela a certainement atténué l'enthousiasme avec laquelle on

a mis en vigueur le plan CAVR et a limité le degré d'efficacité qui aurait pu découler d'une meilleure utilisation des véhicules. Heureusement, ce problème n'est pas insurmontable et nous espérons que les fonctionnaires se pencheront sur cette question au cours des prochains mois.

Comme je l'ai déclaré au début de mon allocution, nous reconnaissons le privilège de comparaître devant la CCATM chaque année. Nous croyons qu'il existe des rapports sains entre la CCATM et les organismes intéressés tel le Conseil des Normes de l'ACC. Nous ne voulons pas suggérer cependant que l'on aura jamais de divergence d'opinions. Néanmoins, le dialogue est essentiel si l'on veut que le transport de grande route continue d'être une industrie flexible et sensible. Comme par le passé, nous espérons que l'année qui vient sera marquée d'échanges d'opinions enrichissantes entre vos Groupes de travail et notre association.

Merci.

CANADIAN CONFERENCE OF TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

M.V.M.A. Comments to 1981 C.C.M.T.A. Regarding
a Regulatory Regime for Propane-Fuelled Motor
Vehicles

Motor Vehicle Manufacturers'
Association

Quebec (Quebec)
June 16 - 18, 1981

**M.V.M.A. Comments to 1981 C.C.M.T.A. Regarding
a Regulatory Regime for Propane-Fuelled Motor Vehicles**

The 1980 M.V.M.A. submission to your Conference in Yellowknife included an analysis of current passenger car fleet average fuel economy factors, and projections to 1990. Expectations of a no-growth situation, and then an absolute reduction in gasoline consumption are being realized. Our industry continues to work closely with Transport Canada and Energy, Mines and Resources Canada on matters of vehicle fuel economy, energy conservation, and petroleum substitution. The centre-piece of these activities is the Voluntary Fuel Economy Program administered by Transport Canada, which we hope will not be transformed into a mandatory, legislated program with higher costs but no redeeming benefits to consumers, industry, or government.

We are pleased that the alternate energy initiatives over the past decade are being given substance, by provincial government tax policies aimed to increase the use of fuels such as propane, and by the National Energy Program which also supports the early introduction of propane as the initial gasoline substitute. M.V.M.A. member companies have had ongoing alternate fuels research programs for many years, and are aware of the characteristics of a broad variety of possible options. Propane is an obvious, first order of priority option. Several companies have already announced factory-installed propane engines and fuel systems. We expect these programs to increase the pace of the introduction of propane, as our automotive fuel, which to date has largely been limited to the conversion of vehicles already in use. A more extensive and efficient propane distribution system is rapidly developing, although initially it will mainly serve centrally-fuelled vehicle fleets rather than private motorists.

This expectedly rapid increase in propane-fuelled vehicles calls for an appropriate regulatory regime, federally and provincially. You may know that Transport Canada has

asked the Canadian Gas Association to develop a consensus standard for propane-fuelled vehicles. The M.V.M.A. is represented on the committee formed for that purpose. It appears that a conversion standard will be completed for retro-fitting vehicles after they leave the assembly plant in their original state. Our primary objective as manufacturers will be to comply with the Transport Canada requirements for original equipment factory installations, which we expect will flow shortly from the C.G.A. work.

That brings me to the reason for raising the subject of propane-fuelled vehicles with you today. Requirements for the distribution and use of propane are presently administered within the provinces by various government departments and agencies other than those responsible for transport (except perhaps in the instance of highway traffic board authorities for commercial vehicle carriage of propane as a commodity).

As Mr. R. F. Bennett noted in his presentation as M.V.M.A. Chairman to your Conference in Toronto in 1978, our industry would hope and expect that provincial departments responsible for road transport would co-ordinate and administer requirements covering motor vehicles fuelled by propane, as they do vehicles fuelled by conventional petroleum products. We would anticipate that your co-ordinating role would be broader than the regulatory administration one, with the latter encompassing mainly registration, vehicle inspection, and road safety.

In order for propane to become the first alternative fuel for automotive use in significant volume, it is vital that appropriate government regulations, both federal and provincial be closely co-ordinated and firmly in place as quickly as possible. Incompatible regulations could create confusion and drastically curtail the usage rate of propane as an automotive fuel.

It is essential that the Canadian Motor Vehicle Safety Standards be the single Canadian regulation authority for propane-powered vehicles as originally manufactured by the vehicle producers, as is now the case with gasoline-fuelled vehicles. An early Transport Canada proposal is expected. Likewise, it is essential that a single regulation exist across Canada for vehicle conversions, and we are hopeful that the current work of the Canadian Gas Association, as sponsored by Transport Canada, will facilitate this.

Of equal importance at the provincial level, interdepartmental work must be coordinated so that specific vehicle related responsibilities such as licensing, vehicle inspection and vehicle regulation are brought under one ministry, as is currently accomplished with gasoline-fuelled vehicles. If discussions and organization plans are not currently underway in your particular province, we urge you to press for this immediately, as we believe that the introduction of propane as a motor fuel must not be hampered if Canada is to approach our goal of overall self-sufficiency in petroleum products.

Another area requiring provincial review is in the area of vehicle use regulation. Restrictions on propane-fuelled vehicles exist where regulations put in place to limit bulk fuel handling tankers were inappropriately applied to vehicles where propane was only carried as the vehicle propulsion fuel. Specific examples here are limitations restricting propane-fuelled vehicles from using tunnels and bridges, when as worldwide and North American experience shows, propane is safer than gasoline as a motor fuel.

We understand that the federal government has advised that fuels contained in fuel tanks which are attached permanently to any mode of transport to provide motive power are not subject to Bill C-18 - the Transport of Dangerous Goods. This ruling allows the transport of propane-fuelled vehicles on ferries, in tunnels, as well as over the

highways. We urge provincial governments to review their regulations and do likewise.

We would welcome the opportunity to work with C.C.M.T.A. member jurisdictions and Transport Canada to develop an effective regulatory regime for propane-fuelled vehicles; and we suggest that such an activity will provide a useful pattern for similar activities in the future, as other alternate motor vehicle fuels are introduced.

June 1981

DOCUMENT: 840-212/022

CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Observations formulées par la S.F.V.M. à la
Conférence de 1981 de la C.C.A.T.M. au sujet
de la réglementation applicable aux véhicules
automobiles au propane

Société des fabricants de
véhicules à moteur

Québec (Québec)
Du 16 au 18 juin 1981

Observations formulées par la S.F.V.M. à la
Conférence de 1981 de la CCATM au sujet de la
réglementation applicable aux véhicules
automobiles au propane

Dans le document qu'elle a présenté en 1980 à votre Conférence, à Yellowknife, la Société des fabricants de véhicules à moteur analysait les chiffres actuels sur l'économie moyenne de carburant par parc de véhicules de passagers et donnait des projections jusqu'en 1990. Les prévisions de croissance zéro puis de réduction radicale de la consommation d'essence sont en train de se réaliser. Notre Société continue de travailler en étroite collaboration avec Transports Canada et Énergie, Mines et Ressources Canada à des projets d'économie de carburant pour les véhicules, d'économie de l'énergie et de remplacement du pétrole. Le pilier central de tous ces travaux est le programme facultatif d'économie de carburant administré par Transports Canada, programme qui, nous l'espérons, ne deviendra pas une mesure législative obligatoire, qui entraînerait la hausse des coûts, mais ne profiterait ni aux consommateurs, ni à l'industrie, ni au gouvernement.

Nous sommes heureux de voir que l'on accorde de l'importance aux efforts entrepris au cours de la dernière décennie pour trouver

de nouvelles sources d'énergie, tant au palier provincial, qui a adopté des politiques fiscales visant à accroître l'utilisation de carburants comme le propane, qu'au palier fédéral qui, par l'entremise du programme énergétique national, favorise également l'adoption du propane comme substitut de l'essence. Les entreprises membres de la S.F.V.M. ont, depuis de nombreuses années, des programmes de recherche sur les carburants de remplacement, et elles connaissent les caractéristiques d'une grande variété d'options possibles. Ainsi, il ne fait aucun doute que le propane constitue une solution viable à laquelle il faudra accorder la première priorité. Plusieurs entreprises ont déjà annoncé l'installation, dans leurs locaux, de matériel et de systèmes de combustion au propane. Nous espérons que ces programmes permettront d'accélérer l'adoption du propane comme carburant; jusqu'à maintenant, ce phénomène s'est limité en grande partie à la transformation des véhicules déjà en circulation. Le réseau de distribution du propane s'étend rapidement et répond de plus en plus aux besoins. Au début, toutefois, il desservira principalement les parcs de véhicules alimentés à une source centrale plutôt que les véhicules des particuliers.

L'augmentation rapide prévue du nombre de véhicules au propane nécessite l'adoption d'une réglementation appropriée, tant au palier fédéral que provincial. Vous savez sans doute que Transports Canada a demandé à l'Association canadienne du gaz d'établir une norme recevant l'assentiment général pour ce qui est des véhicules

au propane. Notre Société a des représentants au sein du comité formé à cet effet. Une norme sera bientôt établie pour la modification des véhicules une fois qu'ils ont quitté la chaîne de montage. En tant que fabricants, notre objectif principal sera de nous conformer aux exigences de Transports Canada pour ce qui est des pièces à installer au montage, exigences qui devraient être connues dès la fin des travaux de l'A.C.G.

Permettez-moi maintenant de vous expliquer comment j'en suis venu à aborder la question des véhicules au propane aujourd'hui. À l'heure actuelle, les dispositions régissant la distribution et l'utilisation du propane sont administrées, dans les provinces, par divers ministères et organismes qui ne sont pas responsables des transports, à l'exception peut-être des autorités responsables de la sécurité routière, qui régissent le transport par véhicule commercial de propane comme marchandise.

Comme le président de la Société des fabricants de véhicules à moteur, M. R.F. Bennett, l'a déjà fait remarquer dans l'allocution qu'il a prononcée à la Conférence de 1978, à Toronto, notre Société souhaiterait que les ministres provinciaux responsables du transport routier coordonnent et administrent les exigences applicables aux véhicules automobiles au propane, comme ils le font pour les véhicules mûs par des produits pétroliers classiques. À notre avis,

votre rôle de coordination ne devrait pas se limiter à l'application des règlements, c'est-à-dire principalement à l'immatriculation, à l'inspection des véhicules et à la sécurité routière.

Pour que le propane devienne le carburant de rechange le plus utilisé pour les véhicules automobiles, il est essentiel que les gouvernements fédéral et provinciaux coordonnent l'adoption de règlements pertinents le plus tôt possible. Toute incompatibilité pourrait être source de confusion, sans compter que ces incohérences pourraient réduire considérablement le taux d'utilisation du propane comme carburant pour les véhicules automobiles.

Il importe que les normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada, auxquelles sont actuellement assujettis les véhicules à l'essence, soient le seul instrument de réglementation des véhicules au propane expressément fabriqués comme tels. Nous nous attendons à ce que Transports Canada présente bientôt une proposition à ce sujet. De la même façon, il est essentiel qu'une seule réglementation régie dans tout le Canada la modification des véhicules; nous sommes persuadés que les travaux qu'effectue actuellement l'Association canadienne du gaz avec l'aide de Transports Canada faciliteront la situation.

Par ailleurs, à l'échelle provinciale, il est tout aussi important que les travaux des divers ministères soient coordonnés de façon

qu'un seul ministère se voit confier les fonctions précises reliées aux véhicules, comme l'immatriculation, l'inspection des véhicules et leur réglementation, comme on le fait actuellement pour les véhicules à l'essence. Si vous n'avez pas encore commencé à en discuter ou si vous n'avez pas tracé de plan d'action dans votre province, nous vous incitons à le faire dès maintenant, car nous croyons fermement que l'on ne doit pas entraver l'adoption du propane comme carburant si nous voulons que le Canada réalise son objectif d'autonomie globale à l'égard des produits pétroliers.

Un autre secteur nécessite l'attention des provinces: la réglementation de l'utilisation des véhicules. Il existe en effet des restrictions à l'utilisation des véhicules au propane là où les règlements visant à limiter le transport de carburant en vrac ont été appliqués à tort aux véhicules qui transportaient du propane comme carburant. En voici quelques exemples: les véhicules au propane n'ont pas le droit de circuler dans des tunnels et sur des ponts; l'expérience démontre pourtant, à l'échelle internationale et en Amérique du Nord, que le propane présente plus de sécurité que l'essence en tant que carburant.

Nous apprenons que le gouvernement fédéral a précisé que le carburant contenu dans une citerne installée en permanence dans un véhicule afin de l'alimenter n'est pas assujéti au projet de loi C-18 portant sur le transport des marchandises dangereuses. Cette disposition permet donc aux véhicules au

propane de circuler sur les traversiers, dans les tunnels et sur les routes. Nous prions donc instamment les gouvernements provinciaux de revoir leurs règlements et de les modifier dans le même sens.

Nous aimerions avoir l'occasion de collaborer avec les administrations membres de la CCATM et avec Transports Canada à l'élaboration d'une réglementation efficace pour les véhicules au propane; de plus, nous croyons que pareille collaboration pourrait servir d'exemple pour la tenue de projets semblables à l'avenir, au fur et à mesure de la découverte d'autres carburants.

Juin 1981

CANADIAN CONFERENCE OF TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Regulation made under the Highway Traffic Act -
Vehicles for the Transportation of Physically
Disabled Passengers

Quebec (Quebec)
June 16 - 18, 1981

840-212/023

REGULATION MADE UNDER
THE HIGHWAY TRAFFIC ACT

VEHICLES FOR THE TRANSPORTATION OF
PHYSICALLY DISABLED PASSENGERS

1. In this Regulation,

- (a) "physically disabled person" means a person unable, because of a mobility impairment, to use a regular transit facility;
- (b) "physically-disabled-passenger vehicle" means a van or bus operated on a highway,
 - (i) for the purpose of transporting, for compensation, physically disabled persons, or
 - (ii) by, for or on behalf of any person, club, agency or organization that holds itself out as providing a transportation service to physically disabled persons, for compensation or otherwise.

2.-(1) Every physically-disabled-passenger vehicle shall have at least one door for passenger access and an emergency exit door, located on different walls of the vehicle, and the emergency exit door shall be operable from both inside and outside the vehicle.

(2) In the case of a physically-disabled-passenger vehicle used for the transportation of persons in wheelchairs, the doorway for each of the doors referred to in subsection (1) shall have a clear horizontal opening of not less than 820 millimetres.

3.-(1) Every physically-disabled-passenger vehicle shall,

- (a) be equipped with an interior mirror designed to provide the driver with a view of the passengers;
- (b) be equipped with lights arranged to illuminate all of the interior of the vehicle that shall be constantly lit during the loading or unloading of passengers;
- (c) be equipped with a light above or beside each passenger access door to illuminate the loading equipment or step nosings, as the case may be, and such lights shall be constantly lit during the loading or unloading of passengers;
- (d) be equipped with a means of securing in the open position, each passenger access door or emergency exit door that could be subject to unintentional closing during the loading or unloading of passengers;
- (e) have an interior that is free of any sharp projections that may constitute a hazard to passengers;
- (f) have permanently bonded to the floor, in the aisle and on the steps, floor covering that is fire-retardant rubber or equivalent material, skid-resistant, wear-resistant and ribbed;
- (g) have yellow or white step nosings;
- (h) conform with Canada Motor Vehicle Safety Standard 302 regarding flammability;

(i) be equipped with at least one dry-chemical-type fire extinguisher,

- (i) bearing the label of a recognized testing agency,
- (ii) showing a rating of not less than 2-A: 10-B:C, and
- (iii) equipped with a pressure gauge indicating that the fire extinguisher is adequately charged,

contained in the extinguisher manufacturer's bracket;

(j) be equipped with a unitized first aid kit in a sturdy, dustproof removable container containing,

- (i) packets containing hand cleansers and gauze cleansing pads,
- (ii) adhesive dressings, individually wrapped,
- (iii) compress dressings,
- (iv) eye dressing kits,
- (v) gauze dressings,
- (vi) gauze bandages,
- (vii) adhesive tape,
- (viii) triangular bandages,
- (ix) rolled metal splint,
- (x) one pair of scissors,
- (xi) one pair of sliver tweezers, and
- (xii) safety pins; and

(k) be equipped with an axe or clawbar.

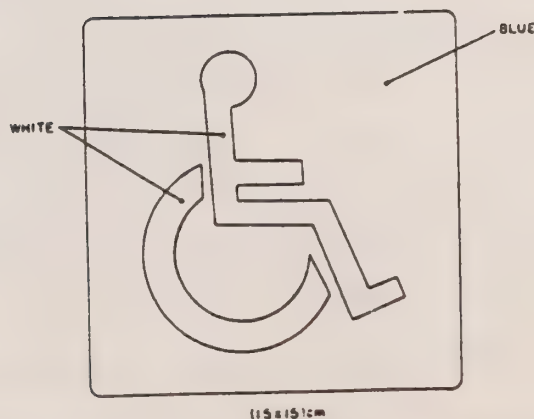
(2) The fire extinguisher, first aid kit and axe or clawbar required by subsection (1) shall be mounted or secured in a location readily accessible to the driver and,

if not in plain view, the location thereof shall be plainly marked.

4.-(1) Every physically-disabled-passenger vehicle used for the transportation of persons in wheelchairs shall display the international symbol of accessibility in a clearly visible position on the rear of the vehicle and on the front of the vehicle in a position other than on the windshield.

(2) The symbol of accessibility required by subsection (1) shall be a rectangle,

- (a) with a height of not less than fifteen centimetres and width of not less than fifteen centimetres; and
- (b) consisting of a symbol in white on a blue background as illustrated in the following figure:



5.-(1) Every loading ramp used on a physically-disabled-passenger vehicle shall,

- (a) have a skid resistant surface;
- (b) have raised edges of sufficient height to prevent a wheelchair from rolling off the edge of the ramp during the loading or unloading of passengers; and
- (c) be secured by means other than a support or lug in the door while the vehicle is operated on a highway.

(2) Every power lift used on a physically-disabled-passenger vehicle shall,

- (a) have a skid resistant platform surface;
- (b) have raised edges on two sides and a retractable lip on the side intended for loading, of sufficient height to prevent a wheelchair from rolling off the platform during vertical operation of the lift;
- (c) be secured by means other than a support or lug in the door while the vehicle is operated on a highway; and
- (d) be capable of raising and lowering a minimum weight of 275 kilograms.

6.-(1) Every physically-disabled-passenger vehicle used for the transportation of persons in wheelchairs shall be equipped with wheelchair securement devices that limit the forward, backward, rotational, lateral and vertical motion of every wheelchair in the vehicle at the points of contact of the wheelchair with the vehicle while the vehicle is in normal operation.

(2) For the purpose of subsection (1), normal operation includes full throttle acceleration and maximum braking and cornering.

(3) Every wheelchair securement device in a physically-disabled-passenger vehicle shall be,

- (a) securely anchored to the vehicle; and
- (b) capable of withstanding a load in any direction of not less than 11120 newtons for a period of ten seconds.

(4) Where more than one wheelchair securement device is used to secure a wheelchair in a physically-disabled-passenger vehicle, clause 3(b) applies to the combination of devices used and not to each single device.

7.-(1) Every physically-disabled-passenger vehicle shall be equipped with a pelvic-type occupant restraint assembly, securely anchored to the vehicle, for each seat in the vehicle used for the carriage of physically disabled persons.

(2) Every designated wheelchair position in a physically-disabled-passenger vehicle shall, in addition to the devices required by section 6, be equipped with an occupant restraint assembly,

- (a) securely anchored to the vehicle; or
- (b) capable of securing a wheelchair occupant to his wheelchair by encircling both the occupant and wheelchair.

(3) Every occupant restraint assembly in a physically-disabled-passenger vehicle shall be capable of

withstanding a load in any direction of not less than 11120 newtons for a period of ten seconds.

8. Section 2, clause 3(1)(h) and clause 5(2)(d) do not apply to vehicles,

- (a) that were used for the transportation of physically disabled persons prior to the date this Regulation comes into force; and
- (b) for which a letter of exemption has been issued by the Ministry upon the application of the operator of the vehicle.

9. This Regulation comes into force on the 1st day of September, 1981.

(2) For the purpose of subsection (1), normal operation includes full throttle acceleration and maximum braking and cornering.

(3) Every wheelchair securement device in a physically-disabled-passenger vehicle shall be,

- (a) securely anchored to the vehicle; and
- (b) capable of withstanding a load in any direction of not less than 11120 newtons for a period of ten seconds.

(4) Where more than one wheelchair securement device is used to secure a wheelchair in a physically-disabled-passenger vehicle, clause 3(b) applies to the combination of devices used and not to each single device.

7.-(1) Every physically-disabled-passenger vehicle shall be equipped with a pelvic-type occupant restraint assembly, securely anchored to the vehicle, for each seat in the vehicle used for the carriage of physically disabled persons.

(2) Every designated wheelchair position in a physically-disabled-passenger vehicle shall, in addition to the devices required by section 6, be equipped with an occupant restraint assembly,

- (a) securely anchored to the vehicle; or
- (b) capable of securing a wheelchair occupant to his wheelchair by encircling both the occupant and wheelchair.

(3) Every occupant restraint assembly in a physically-disabled-passenger vehicle shall be capable of

withstanding a load in any direction of not less than 11120 newtons for a period of ten seconds.

8. Section 2, clause 3(1)(h) and clause 5(2)(d) do not apply to vehicles,

- (a) that were used for the transportation of physically disabled persons prior to the date this Regulation comes into force; and
- (b) for which a letter of exemption has been issued by the Ministry upon the application of the operator of the vehicle.

9. This Regulation comes into force on the 1st day of September, 1981.

DOCUMENT: 840-212/ 031

CANADIAN CONFERENCE OF TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

The Canadian Agreement on Vehicle Registration
It's objective and orientation

C.C.M.T.A.

Quebec (Quebec)
June 16 - 18, 1981

THE CANADIAN AGREEMENT ON VEHICLE REGISTRATION
ITS OBJECTIVE AND ORIENTATION.

The Canadian Agreement on Vehicle Registration which is usually shortened to the initials CAVR and often pronounced "Cavr" is an interprovincial Agreement between nine of the twelve jurisdictions of Canada and is concerned with the registration or licencing of commercial vehicles. It came into effect on April 1st, 1981 for six of the nine provinces in the Agreement. The other three jurisdictions who are part of the Agreement will participate in the near future.

The purpose of the Agreement is to reduce the cost of registration of vehicles for the trucker who operates in more than one jurisdiction. It was also to have his registration fees reflect more equitably the amount of travel a fleet of vehicles used the highway of a jurisdiction.

The other and more important purpose was to improve the flexibility and hence the efficiency in the use of vehicles owned by an operator. In these days of high operating costs, vehicles should not be operated or left idle because of artificial constraints imposed by licencing regulations.

The method chosen for CAVR was that of "mileage prorate". That is the method where each jurisdiction in which a fleet travels charges the operator that fraction of the licence fees of the jurisdiction which represents the proportion the fleet travels within the jurisdiction compared to the total miles the fleet travels within the compact jurisdiction. The result is to have the fleet operator pay in proportion to his use of a jurisdiction's highways but not to pay more than 100% of the combined fees. A jurisdiction sets the fees for commercial vehicles as dictated by

its tax structure and the operator pays his proportion of those fees.

This principle would allow a carrier to register all the vehicles in his fleet in each province in which he travels and would not restrict his selection of a vehicle for a run because that vehicle was not registered in the jurisdiction. Formerly, the alternative was often to double licence or to buy trip permits, both of which are costly in money and efficiency.

The method selected - "mileage prorate" - is very similar to the International Registration Plan and the Uniform Prorate and Registration Plan, both of which are based in the United States but in which some provinces participate.

The results of CAVR to date have been predictable but it is still too early to see the full picture. Certainly there has been some confusion on the part of the carriers as they cope with a new system and new forms. Different interpretations of the Agreement were developed by jurisdictions and these will require that the Committee charged with the administration of the Agreement clarify the principle involved and create a uniform approach by the jurisdictions. It can be expected that the development of the use of the Agreement will take several years. There will always be an ongoing need for guidance by the Committee to solve problems as they become evident from the changing patterns of commerce.

Any system will have its weaknesses. The greatest weaknesses in CAVR, in achieving its primary purpose, which has become evident, are those aspects of commercial vehicle operation which the Agreement did not address. CAVR is a registration fee prorate agreement only. It does not address those other considerations which

jurisdictions and commercial operators must consider. These include insurance, sales tax, fuel tax. operating authority and safety regulations. Such items are not part of the Agreement. As a vehicle, the Agreement forces the carrier to deal with each jurisdiction as to each but not with a uniform approach. This adds considerably to the carriers' costs.

The complaint which is heard the most and which has arisen from the CAVR Agreement is that of operating authority. Not that the authority was not available but that some provinces have a revenue tax associated with the authority. The CAVR Agreement only prorates the registration fees of a jurisdiction and not the operating authority fees. This principle was stressed during the development of the Agreement. It has, however, become evident that the high authority fees of some provinces will inhibit the free establishment of fleets and so restrict the efficiency in the use of vehicles.

I believe it will become evident for a need to develop the CAVR concept in two directions. The first is internal to Canada. The second is to develop the concept of international trucking agreements.

The Agreement which is now restricted to registration fee prorate should be broadened to include other aspects of motor carrier regulations which inhibit the efficiency of a carrier. This broadening either within the Agreement or allied to the Agreement should include the following:

Motive fuel - which should have a common reporting system. That is, common both within a jurisdiction for various agencies and between jurisdictions. The concept should be to allow each jurisdiction to charge a tax they believe is necessary but

administer it in a common manner to reduce administrative costs.

Sales tax - to reduce administrative costs and double taxation by an agreement that all jurisdictions with CAVR have a common approach to the levy of sales tax on equipment used interprovincially.

Insurance - to ensure that any vehicle used interprovincially is covered by insurance adequate to meet the requirements of any province in which it travels. The present system requires each province to satisfy itself as to insurance carried by a fleet of vehicles. Administrative costs could be reduced if the base jurisdiction could do this for all provinces and arrangements made to settle claims in other provinces.

Safety - there is a need to ensure that vehicles involved in interprovincial transport are in safe operating condition. There is also a need to ensure that vehicles are not unduly delayed by being subjected to inspection in each jurisdiction. CCMTA is striving to develop an agreement between jurisdictions to ensure vehicles meet safety standards. Such an agreement could be considered allied to CAVR in the need to facilitate efficiency in interprovincial trucking.

Operating authority - certainly there seems to be a need to extend CAVR to cover the prorated cost of operating authority as it refers to individual vehicles. At present the jurisdictions with revenue producing operating authority taxes defeat the purpose of CAVR by causing the dedication of fleets or vehicles to restricted areas and by so doing reducing the flexibility and efficiency of fleets.

The second direction of development of CAVR is in the area of international trucking and in Canada this means our relation with the United States. At present one province is in the IRP, two

are in the Uniform Prorate and Reciprocity Agreement-Western Compact and several have bilateral agreements with States. Just as there was a need for an agreement between provinces to reduce costs of transport there is a similar need for agreement between provinces and states to facilitate north-south transport. There is pressure on individual provinces to join the IRP and it would seem inevitable that most provinces must consider some form of agreement with states of the United States. Consideration may be given to a uniform approach to the IRP concept of mileage prorate as it is similar to CAVR. An opportunity exists to approach this problem in a uniform manner through CAVR rather than individually entering the American system. In this manner consideration could be given uniformity of Canadian needs in the International concept.

At present the CAVR must be allowed to digest its problems but the concepts of broadening the Agreement both within Canada and internationally should be examined as the next step to achieve a higher degree in efficiency in government administration and taxing of the trucking industry.

R.G. Whitlock,
Chairman,
CAVR Committee,
CCMTA.

May 26th, 1981

DOCUMENT: 840-212/031

CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

L'entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules -
Ses objectifs et son orientation

C.C.A.T.M.

Québec (Québec)
Du 16 au 18 juin 1981

一、二、三、四、五、六、七、八、九、十。

[illegible]

1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 26

Figure 1. Schematic representation of the experimental design. The subjects were divided into two groups: the control group and the experimental group. The control group was divided into two subgroups: the control group and the experimental group. The experimental group was divided into two subgroups: the control group and the experimental group. The control group was divided into two subgroups: the control group and the experimental group. The experimental group was divided into two subgroups: the control group and the experimental group.

.....

Received

1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045 2046 2047 2048 2049 2050 2051 2052 2053 2054 2055 2056 2057 2058 2059 2060 2061 2062 2063 2064 2065 2066 2067 2068 2069 2070 2071 2072 2073 2074 2075 2076 2077 2078 2079 2080 2081 2082 2083 2084 2085 2086 2087 2088 2089 2090 2091 2092 2093 2094 2095 2096 2097 2098 2099 2100 2101 2102 2103 2104 2105 2106 2107 2108 2109 2110 2111 2112 2113 2114 2115 2116 2117 2118 2119 2120 2121 2122 2123 2124 2125 2126 2127 2128 2129 2130 2131 2132 2133 2134 2135 2136 2137 2138 2139 2140 2141 2142 2143 2144 2145 2146 2147 2148 2149 2150 2151 2152 2153 2154 2155 2156 2157 2158 2159 2160 2161 2162 2163 2164 2165 2166 2167 2168 2169 2170 2171 2172 2173 2174 2175 2176 2177 2178 2179 2180 2181 2182 2183 2184 2185 2186 2187 2188 2189 2190 2191 2192 2193 2194 2195 2196 2197 2198 2199 2200 2201 2202 2203 2204 2205 2206 2207 2208 2209 2210 2211 2212 2213 2214 2215 2216 2217 2218 2219 2220 2221 2222 2223 2224 2225 2226 2227 2228 2229 2230 2231 2232 2233 2234 2235 2236 2237 2238 2239 2240 2241 2242 2243 2244 2245 2246 2247 2248 2249 2250 2251 2252 2253 2254 2255 2256 2257 2258 2259 2260 2261 2262 2263 2264 2265 2266 2267 2268 2269 2270 2271 2272 2273 2274 2275 2276 2277 2278 2279 2280 2281 2282 2283 2284 2285 2286 2287 2288 2289 2290 2291 2292 2293 2294 2295 2296 2297 2298 2299 2300 2301 2302 2303 2304 2305 2306 2307 2308 2309 2310 2311 2312 2313 2314 2315 2316 2317 2318 2319 2320 2321 2322 2323 2324 2325 2326 2327 2328 2329 2330 2331 2332 2333 2334 2335 2336 2337 2338 2339 2340 2341 2342 2343 2344 2345 2346 2347 2348 2349 2350 2351 2352 2353 2354 2355 2356 2357 2358 2359 2360 2361 2362 2363 2364 2365 2366 2367 2368 2369 2370 2371 2372 2373 2374 2375 2376 2377 2378 2379 2380 2381 2382 2383 2384 2385 2386 2387 2388 2389 2390 2391 2392 2393 2394 2395 2396 2397 2398 2399 2400 2401 2402 2403 2404 2405 2406 2407 2408 2409 2410 2411 2412 2413 2414 2415 2416 2417 2418 2419 2420 2421 2422 2423 2424 2425 2426 2427 2428 2429 2430 2431 2432 2433 2434 2435 2436 2437 2438 2439 2440 2441 2442 2443 2444 2445 2446 2447 2448 2449 2450 2451 2452 2453 2454 2455 2456 2457 2458 2459 2460 2461 2462 2463 2464 2465 2466 2467 2468 2469 2470 2471 2472 2473 2474 2475 2476 2477 2478 2479 2480 2481 2482 2483 2484 2485 2486 2487 2488 2489 2490 2491 2492 2493 2494 2495 2496 2497 2498 2499 2500 2501 2502 2503 2504 2505 2506 2507 2508 2509 2510 2511 2512 2513 2514 2515 2516 2517 2518 2519 2520 2521 2522 2523 2524 2525 2526 2527 2528 2529 2530 2531 2532 2533 2534 2535 2536 2537 2538 2539 2540 2541 2542 2543 2544 2545 2546 2547 2548 2549 2550 2551 2552 2553 2554 2555 2556 2557 2558 2559 2560 2561 2562 2563 2564 2565 2566 2567 2568 2569 2570 2571 2572 2573 2574 2575 2576 2577 2578 2579 2580 2581 2582 2583 2584 2585 2586 2587 2588 2589 2590 2591 2592 2593 2594 2595 2596 2597 2598 2599 2600 2601 2602 2603 2604 2605 2606 2607 2608 2609 2610 2611 2612 2613 2614 2615 2616 2617 2618 2619 2620 2621 2622 2623 2624 2625 2626 2627 2628 2629 2630 2631 2632 2633 2634 2635 2636 2637 2638 2639 2640 2641 2642 2643 2644 2645 2646 2647 2648 2649 2650 2651 2652 2653 2654 2655 2656 2657 2658 2659 2660 2661 2662 2663 2664 2665 2666 2667 2668 2669 2670 2671 2672 2673 2674 2675 2676 2677 2678 2679 2680 2681 2682 2683 2684 2685 2686 2687 2688 2689 2690 2691 2692 2693 2694 2695 2696 2697 2698 2699 2700 2701 2702 2703 2704 2705 2706 2707 2708 2709 2710 2711 2712 2713 2714 2715 2716 2717 2718

L'ENTENTE CANADIENNE SUR L'IMMATRICULATION DES VEHICULES - SES OBJECTIFS ET SON ORIENTATION

L'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules, aussi connue par son sigle, ECIV, est une entente interprovinciale conclue entre neuf des douze administrations du Canada.

Elle vise l'immatriculation et l'émission des plaques pour les véhicules commerciaux. Dans six des neuf provinces qui y ont adhéré, elle est entrée en vigueur le 1er avril 1981, et les trois autres administrations la mettront bientôt en application.

L'Entente a pour objet de réduire les frais d'immatriculation des véhicules des camionneurs qui circulent dans plus d'une administration. Elle vise également le calcul plus équitable des droits d'immatriculation en fonction de la distance parcourue par un parc de véhicules sur le réseau routier d'une administration.

L'objectif le plus important de l'entente est toutefois l'assouplissement des règles auxquelles sont assujettis les véhicules des propriétaires-exploitants, en vue de leur utilisation plus rationnelle. A l'heure actuelle, les coûts d'exploitation sont élevés; il ne faudrait donc pas que des véhicules circulent ou soient inutilisés à cause de contraintes artificielles découlant de la réglementation sur l'immatriculation.

La méthode adoptée dans le cadre de l'ECIV aux fins du calcul des droits d'immatriculation est le "prorata de la distance parcourue," c'est-à-dire que chaque administration où circule

un parc de véhicules perçoit de l'exploitant de ce parc un droit d'immatriculation proportionnel à la distance parcourue par le parc sur son territoire par rapport à la distance totale qu'il parcourt dans les administrations parties à l'Entente. Par conséquent, l'exploitant paie des droits proportionnels à la distance qu'il parcourt sur les routes de chaque administration, jusqu'à concurrence du montant total des droits combinés. Les diverses administrations fixent les droits d'immatriculation des véhicules commerciaux en fonction de leur structure fiscale, et les exploitants assument leur part de ces droits.

En vertu de ce principe, un transporteur pourrait immatriculer tous les véhicules de son parc dans chaque administration où il circule, et ne serait pas limité dans le choix des véhicules pour un trajet donné par le fait que certains d'entre eux ne sont pas immatriculés dans une administration. Auparavant, il fallait soit immatriculer plus d'une fois tous les véhicules, soit acheter des permis de déplacement au fur et à mesure des besoins; les deux solutions étaient coûteuses et nuisaient au rendement. La méthode choisie, le "prorata au millage", s'apparente beaucoup à la méthode utilisée dans le régime international d'immatriculation et dans le régime uniforme de calcul au prorata et d'immatriculation, deux régimes américains auxquels participent certaines provinces.

Les résultats obtenus jusqu'à maintenant avec l'ECIV étaient prévisibles, mais il est encore trop tôt pour se faire une idée complète de la situation. Certes, on a noté de la confusion chez les transporteurs, qui doivent s'habituer à un nouveau système et à de nouvelles formules. De plus, comme les administrations ont donné des interprétations différentes de l'Entente, le comité chargé de son application devra d'abord préciser le principe qui la sous-tend et uniformiser la façon de procéder des administrations à ce sujet. Il faudra sans doute plusieurs années avant que les administrations s'habituent à l'Entente. La présence du Comité sera toujours nécessaire pour aider à résoudre les problèmes au fur et à mesure de l'évolution des activités commerciales.

Tout système a ses points faibles. Dans le cas de l'ECIV, les plus grandes faiblesses que l'on a découvertes, relativement à la réalisation de l'objectif premier, ont trait aux aspects de l'exploitation des véhicules commerciaux dont il n'est pas fait mention dans l'Entente. L'ECIV ne vise que l'établissement de droits d'immatriculation au prorata de la distance parcourue. Elle ne traite pas des autres questions qui relèvent des administrations et des exploitants commerciaux, comme les assurances, la taxe de vente, la taxe sur le carburant, les permis d'exploitation et les règles de sécurité. De fait, l'Entente oblige les transporteurs à s'entendre avec les diverses administrations, selon les systèmes qu'elles préconisent. Cette démarche est très coûteuse pour ces transporteurs.

Une plainte en particulier relativement à l'Entente revient souvent: elle a trait aux permis d'exploitation. Ce n'est pas qu'il est impossible d'obtenir ces permis, mais dans certaines provinces, une taxe sur les recettes est associée à ces permis. Or l'Entente ne prévoit que le calcul au prorata des droits d'immatriculation d'une administration, et non pas le montant des droits exigés pour l'émission des permis d'exploitation. On a insisté sur ce principe au cours de la rédaction de l'Entente. Il est toutefois apparu évident que les droits considérables qu'exigent certaines provinces pour l'émission des permis entraveront le libre établissement de parcs et nuiront à l'utilisation rationnelle des véhicules.

A mon avis, le besoin d'amplifier le principe de l'Entente dans deux directions se fera de plus en plus sentir, soit d'abord à des fins internes, au Canada, et aussi vers la notion d'ententes internationales de camionnage.

Pour l'instant, l'Entente se limite au calcul au prorata des droits d'immatriculation, mais elle devrait être élargie de façon à viser d'autres aspects de la réglementation qui nuisent au bon rendement des transporteurs. Ces nouvelles dispositions, qui seraient soit intégrées soit reliées à l'Entente, devraient porter sur ce qui suit:

Le carburant - L'Entente devrait préconiser un système de rapports commun, tant entre les divers organismes d'une même administration qu'entre différentes administrations. Le principe devrait être le suivant: les administrations seraient autorisées à imposer les taxes qu'elles jugent nécessaires, mais elles gèreraient ces recettes en commun de façon à **réduire les frais administratifs.**

La taxe de vente - Les frais administratifs et la double imposition pourraient être réduits au moyen d'une entente prévoyant une méthode commune de perception de la taxe de vente sur le matériel utilisé à l'échelle interprovinciale dans toutes les administrations parties à l'ECIV.

L'assurance - L'Entente devra prévoir que tous les véhicules qui circulent d'une province à une autre soient protégés par des assurances répondant aux exigences des provinces où ils circulent. Selon le système actuel, chacune des provinces doit veiller à ce que chaque parc de véhicules respecte ses exigences en matière d'assurance. Il serait possible de réduire les frais administratifs si l'administration où le transporteur a son principal lieu d'affaires pouvait se charger de ces fonctions pour toutes les provinces et si des dispositions pouvaient être prises pour régler les réclamations dans d'autres provinces.

La sécurité - Il est nécessaire de s'assurer que tous les véhicules qui circulent d'une province à une autre sont en bon état de fonctionnement. De plus, il faut veiller à ce que

les véhicules ne soient pas retardés inutilement par l'obligation de subir des inspections dans chaque administration. Par conséquent, la CCATM souhaiterait que les administrations s'entendent pour veiller à ce que les véhicules respectent les normes de sécurité. Pareil arrangement pourrait être considéré comme étant relié à l'Entente, dans le but de favoriser le rendement efficace du camionnage interprovincial.

Les permis d'exploitation - Il semble nettement nécessaire d'étendre la portée de l'ECIV de façon qu'elle prévoie également le calcul au prorata des droits exigés pour les permis d'exploitation des véhicules. Pour le moment, les administrations qui perçoivent une taxe au moment de l'émission des permis d'exploitation vont contre l'esprit de l'ECIV en restreignant la circulation de parcs ou de véhicules à certaines régions et, ce faisant, en réduisant les possibilités des parcs et leur utilisation rationnelle.

La formule de l'ECIV devrait également être utilisée dans le secteur du camionnage international, ce qui, au Canada, touche nos relations avec les Etats-Unis. A l'heure actuelle, une province est partie au régime international d'immatriculation, deux provinces sont parties au régime uniforme de calcul au prorata et de réciprocité dans l'Ouest, tandis que plusieurs provinces ont des ententes bilatérales avec des Etats. Tout comme il était nécessaire que les provinces s'entendent pour réduire les coûts de transport, il faut également que les

provinces et les Etats s'entendent pour faciliter les transports nord-sud. Des pressions sont exercées sur certaines provinces pour qu'elles adhèrent au régime international d'immatriculation; il semble de toute façon que la plupart des provinces devront envisager une forme quelconque d'entente avec des Etats américains. Il pourrait donc être utile d'étudier la possibilité d'adopter une formule uniforme à l'égard du principe du calcul du prorata au millage préconisé dans le régime international d'immatriculation qui est semblable à la formule prévue dans l'ECIV. Il est possible de résoudre ce problème de façon uniforme au moyen de l'ECIV, plutôt que de s'intégrer individuellement au système américain. Ainsi, on pourrait répondre au besoin d'uniformité du Canada sur le plan international.

Pour le moment, il faut d'abord aplanir les difficultés que suscite l'ECIV, mais au cours d'une prochaine étape, il y aurait lieu d'envisager la possibilité d'étendre la portée de l'Entente, tant au Canada qu'à l'échelle internationale, de façon à améliorer le rendement de l'administration gouvernementale et à rationaliser les taxes imposées à l'industrie du camionnage.

Le 26 mai 1981

Le président du Comité de
la CCATM chargé de l'ECIV,

R.G. Whitlock



Office of the
Minister

Ministry of the
Attorney
General

415/965-1664

18 King Street East
Toronto Ontario
M5C 1C5

June 10th, 1981.

The Honourable Francis Fox,
Department of Communications,
330 Slater Street,
Ottawa, Ontario.
K1A 0C8

Dear Mr. Fox:

The purpose of this letter is to provide you with my Ministry's views with respect to the proposed Access to Information Act and Privacy Act. As Chief Law Officer of the Crown responsible for the administration of criminal and civil justice in Ontario, I am obviously very interested in the content and approach of this proposed legislation because of the very significant effect it will have on my responsibilities as Attorney General and on the day-to-day functioning of the entire justice system.

I apologize for the length of this letter but trust that you will agree that some considerable weight should be given to the detailed and considered views of those who not only will bear the additional responsibilities that the implementation of such legislation will produce but who are currently carrying out the various substantive governmental functions that will be touched by the legislation. I am aware that you have received submissions from the Canadian Association of Chiefs of Police. (Because the Chairman of their Law Amendments Committee is from Ontario, Crown counsel in my Ministry provided them with legal advice in the preparation of their submissions).

I am confident that you will also have received or will receive the detailed comments of the R.C.M.P. and other Federal agencies either directly or via the Solicitor General of Canada. As important as such views may be, it is equally important to recognize the fact that no Federal Government department or agency has the constitutional authority or day-to-day responsibility for the administration of criminal and civil justice. Such authority and responsibility is clearly a provincial one and I therefore urge you to refrain from a legislative course inconsistent with the views which are expressed below.

I. THE ACCESS TO INFORMATION ACT

A. WHO IS ENTITLED TO ACCESS:

The Access to Information Act extends the right of access to a Canadian citizen, a landed immigrant within the meaning of the Immigration Act, 1976, and a corporation incorporated under the laws of Canada or a province.

Comment:

I agree.

B. DEFINITION OF THE GOVERNMENT INSTITUTION:

The duty to provide access extends to all government institutions which are listed in a schedule to the Act. The institutions which are included which may be of interest to the administration of criminal justice are:

- (1) The Department of Justice
- (2) The Department of the Solicitor General
- (3) The National Parole Board
- (4) The National Parole Service
- (5) The R.C.M.P.

The approach taken in Bill C-43 is clearer than the approach which was taken in the Ontario Commission on Freedom of Information and Individual Privacy because it avoids dispute about the Act's application to a particular institution .

Comment:

The definition of government institution as set out in the Act fails to take into account that the information held by the Federal Government might be information which is not simply Federal information, but information shared between Federal, Provincial, Regional and Municipal agencies. The definition of government institution should be amended to ensure that non-Federal agencies will have third party rights, requiring consultation and consent as conditions precedent to the release of shared data. Such an amendment would recognize that effective functioning within a Federal system requires co-operation and data sharing between the various government jurisdictions. Any derogation of this spirit of co-operation would seriously impair the relationship between the different government jurisdictions.

The definition section should be extended in order to ensure that a Federal Government agency will still be able to protect not only its own data, but also data which has been supplied to it by agencies which are not Federal agencies.

It is unfair for a Federal Act to incidently affect information supplied by non-Federal agencies without affording those non-Federal agencies an opportunity both to be heard to seek redress in appropriate circumstances. I suggest that a recognition of a third party's rights is already contained in the Access to Information Act in Sections 20 and 29 which deal with commercial type interests. There is absolutely no reason why these interests should be better protected than law enforcement interests and other non-commercial interests.

The legislation should make it clear that responsibility to disclose lies with the provinces in those areas where the exclusive constitutional responsibility is provincial. This principle must hold whether the information is in the hands of the Federal or the Provincial agency. Similarly, the Provincial Government must not enact legislation which would allow provincial officials to disclose information where the Federal Government has the exclusive constitutional responsibility.

I would add that the comments on the next few pages concerning Section 16 are also relevant to this issue.

C. THE LAW ENFORCEMENT EXEMPTION

The Law Enforcement Exemption is set out in s.16 as follows:

"16.(1) The head of a government institution may refuse to disclose any record requested under this Act that contains

- (a) information obtained or prepared by any government institution or part of a government institution that is an investigative body specified in the regulations in the course of investigations pertaining to
 - (i) the detection, prevention or suppression of crime, or
 - (ii) the enforcement of any law of Canada or a province;
- (b) information relating to investigative techniques or plans for specific lawful investigations; or
- (c) any other information the disclosure of which would be injurious to law enforcement, the conduct of lawful investigations by an investigative body specified in the regulations or the security of penal institutions.

(2) The head of a government institution may refuse to disclose any record requested under this Act that contains information that could reasonably be expected to be useful for the commission of an offence, including

- (a) information on criminal methods and techniques;
- (b) technical information relating to weapons or potential weapons; and

(c) information on the vulnerability of particular buildings or other structures or systems, including computer or communication systems, or methods employed to protect such buildings or other structures or systems.

(3) The head of a government institution may refuse to disclose any record requested under this Act that contains information that was obtained or collected by the Royal Canadian Mounted Police while performing policing services for a province or a municipality pursuant to an arrangement made under section 20 of the Royal Canadian Mounted Police Act, where the Government of Canada has, on the request of the province or the municipality, agreed to protect such information."

Comment:

1. General

The law enforcement exemption consists of a broad class exemption for information obtained or prepared in the course of investigations and a residual injury clause to protect against harm to law enforcement efforts from the disclosure of other information. Although there are serious problems with the actual wording of the section (which are discussed below), it is my view that the format of the law enforcement exemption protects against the real risk that even broad classes of exemptions are not likely to be comprehensive enough to protect all sensitive information which should not be disclosed. I agree with the philosophy which was set out in the Williams Commission Report, - that legislation should err on the side of caution. The Williams Commission felt that an expansive approach should be taken in exempting law enforcement material to ensure the maximum protection to the public interest. However, I believe that Bill C-43 is better drafted than the Williams recommendations. Any attempt to weaken the drafting should be strenuously opposed.

A study of the American Freedom of Information experience indicates the very serious excesses that can occur where amendments are made without due regard for the possible consequence to legitimate law enforcement interests.

2. Scope of the Exemption in S.16

The administration of justice is a provincial responsibility and should be exempted from the scope of the Federal legislation. The Federal Government should not be empowered by Federal legislation to disclose information obtained as a result of investigations conducted pursuant to provincial constitutional responsibilities.

3. "... Specific Lawful Investigations"

Section 16(1)(b) refers to "specific lawful investigations" and thereby implies that the Government institution would have in its possession information in relation to "unlawful" investigations. This is an unwarranted assumption. More importantly the determination of lawfulness is something which should be made in the course of a criminal or other investigation of an allegation of unlawfulness rather than in the context of a request for access to information. This was, in fact the approach recommended by the Williams Commission. The Williams Commission rejected the introduction of the criterion of lawfulness and indicated in its recommendations that the introduction of such a criterion should be strenuously opposed.

4. Discretionary Nature of the Disclosure

Section 16(1) is permissive. This raises serious concern in the area of law enforcement. It is submitted that it is unacceptable to have discretionary exemptions in the area of law enforcement. The discretionary nature of the exemption places the decision for disclosure in the hands of an official who may have no responsibility for the investigation. The prohibition against disclosure should be mandatory. In the alternative, if s.16(1) remains permissive, consent of the submitting party or the Solicitor General should be a condition precedent to disclosure.

5. Shared Data

Section 16(1)(a) and (b) should be clarified to ensure that data which is shared between Federal and non-Federal law enforcement agencies is protected. We believe that the effectiveness of the administration of justice requires a sharing and free flow of information between the law enforcement agencies of the different jurisdictions. Sub-sections 16(1)(a) and (b) as drafted do not appear to be broad enough to ensure that information which is shared between a Federal and non-Federal agency will be protected.

In addition to protecting this information, the section and the regulations should be amended to ensure that the submitting non-Federal agency has third party rights (consent and appeal rights) with respect to this shared data. As I indicated earlier, third party rights are already recognized in the property and commercial area. They are even more crucial in the law enforcement area where, without a free flow of information, the effective administration of criminal justice will be seriously impaired. Consent of the relevant non-Federal agency should be a condition precedent to disclosure.

- 0 -

6. R.C.M.P. Contracts - S.16(3)

Section 16(3) was not in the earlier Bill C-15. It was introduced into Bill C-43 in response to provincial submissions. The provinces who were the parties to the policing contracts made it known that the application of Federal legislation to information obtained by the R.C.M.P. pursuant to policing contracts was unacceptable. The provinces argued that the information belonged to them and that the Federal Government had no right to regulate access to the information. They based their position on the argument that it was beyond Parliament's power to enact legislation applying to information collected in the exercise of Provincial constitutional responsibility.

I agree with that argument and believe that a provision governing the R.C.M.P. in its provincial policing role is wise and fair and should be retained in the legislation. However, the provision as drafted is unacceptable. It does not afford adequate protection to the provincial or municipal authorities. The section is permissive and allows the R.C.M.P. to ignore the arrangement and disclose the information without consultation with the province or the municipality let alone their consent. The consent of the province or the municipality should be necessary before information obtained by the R.C.M.P. when they are performing a policing contract with the province or the municipality and with respect to any other information obtained by the R.C.M.P. in a criminal investigation is disclosed.

D. ADDITIONAL EXEMPTIONS AND AREAS OF CONCERN

1. Information Obtained in Confidence - S.13

Section 13 provides an exemption for information which was obtained in confidence.

Comment:

As was indicated above, it is absolutely essential that the legislation state clearly that all data which is shared between law enforcement agencies shall be deemed to have been obtained in confidence and shall be protected from a general right of access. Consent must be the operative concept and a condition precedent to disclosure. Section 13 as drafted is ambiguous on the question of whether information provided to the Federal Government by a Provincial law enforcement institution without specific instructions is protected.

..7

2. Safety of Individuals - S.17

Section 17 provides that the head of the government institution "may" refuse to disclose any record that contains information, the release of which could "reasonably be expected" to threaten the safety of individuals. (emphasis added)

Comment:

The section is a useful provision but the words "reasonably be expected" should be deleted from the section. The words "reasonably be expected" introduce a subjective test in an area where any error could result in a loss of life or threat to safety. Caution dictates that these words should be deleted in order to ensure the maximum protection.

For the same reasons, the prohibition against the disclosure should be absolute and not discretionary. If the information could threaten the safety of an individual, there should be no discretion to disclose.

3. Solicitor-Client Privilege - S.24

Comment:

The section as drafted should be clarified to ensure that the privilege attaches to information which is shared between Federal and non-Federal jurisdictions. Without this clarification, there is a possible ground of argument that the solicitor-client privilege has been waived upon sharing with the Federal Government agencies.

4. Prohibitions in Other Statutes

Section 25 of the Access to Information Act provides an exemption for any record that contains information required to be held under any other statute provided that the statute leaves no discretion in the matter and that the statute establishes the criteria, or refers to the type of information to be withheld.

Bill C-43 provides for a Commission to review these statutory provisions against disclosure and to report within three years after the coming into force of the Access to Information Act, on the extent to which the provisions are necessary. Unlike the Williams Report, there is no automatic repeal of these statutory provisions within an arbitrary time period.

Comment:

This approach taken by Bill C-43 is preferable and any automatic repeal should be resisted.

5. Severability - S.26

Bill C-43, like the Williams Report, provides for a principle of severability in the context of a request for information which would otherwise be exempt.

Comment:

The requirement of severability will add a substantial cost and manpower burden. Law enforcement records should be exempted from this principle of severability. Since most of the material under the control of the law enforcement authorities would be subject to exemption under s.16, it is submitted that very little would be gained from the principle of severability. At the same time such a principle would result in a great administrative burden and also be potentially dangerous. The American experience shows us that the principle of severability has accounted for inadvertent disclosures which have resulted in loss of life. The F.B.I. has asked for relief from this severability requirement, taking the position that such a review requires a great deal of effort and expense with little corresponding benefit to the applicant.

6. Transitional Provisions - S.28

Comment:

This provision is desirable in that it ensures that there will be protection of information which the source believed at the time it was provided would be confident. A transitional provision ensures that fairness will be done in all the circumstances.

However, the section as drafted is too limited. There should be a transitional provision for all law enforcement material that was provided before the coming into force of the Act. Such a provision would simply respect the tradition of confidentiality and ensure that information which was supplied on an understanding of confidentiality will not be disclosed after the fact as a result of the Federal Information Act.

E. COST OF LEGISLATION

Comment:

The legislation will impose a tremendous manpower and cost burden on the Federal Government. In the Cabinet Discussion Paper on the Federal Act, it was indicated that the departmental implementation of Part IV of the Canadian Human Rights Act of Bill C-15, in 1978-79 financial year amounted to \$2.4 million. Figures have not yet been compiled for the 1979-80 year. The Commission projects a \$10 million cost for the 1980-81 Freedom of Information proposals. The American experience has clearly demonstrated that the implementation of a Freedom of Information Act has far surpassed projections of the burdens of cost and upon manpower. It is naive to suppose that the Canadian experience will be any different. In view of the government policy of restraint and given the problems in financing current government programs, cost is a real consideration.

This consideration must be realistically addressed in considering the desirability of such provisions as severability, especially in the law enforcement area where the benefits to the applicant will be few and the administrative and manpower burdens will be great.

F. REVIEW PROCEDURE FOR THE ACCESS TO INFORMATION REQUESTS

The review procedure advocated by Bill C-43 is radically different from the Williams Commission proposals.

In effect, Bill C-43 provides that where a request is made for access, the government institution has 30 days in which to reply. There are provisions in the Act which:

- (a) Allow this time period to be extended.
- (b) Allow the government authorities to require the payment of fees before copies are made of the information.
- (c) Deal with the provision of the information in either one of the official languages.

Where an individual is refused access or feels aggrieved by any decision of the government institution he may seek a review by the Information Commissioner - a public officer appointed with tenure for seven years by the Governor-in-Council after Parliament has approved the appointment. The Information Commissioner can review any complaint by an individual who feels aggrieved.

The Information Commissioner has extensive powers in his investigation including, after satisfying security requirements, the power to enter upon any premises, question any person, and to review any record contained on the premises. The investigation by the Information Commissioner is conducted in private.

The Information Commissioner does not have the power to make binding orders, but rather only performs a function similar to an Ombudsman. If, after investigating the complaint, he finds it to be legitimate, he will report to the head of the government institution and recommend action. If the government institution does not satisfactorily comply with these recommendations, the Information Commissioner will inform the applicant of the results of the investigation and make whatever comments he deems fit.

The applicant does not have a right of appeal to the court in all matters. His right of appeal to the court is restricted to cases involving the denial of access to a document on part thereof. In these cases the applicant or the Information Commissioner, provided he has the consent of the applicant, may initiate a review of the matter to the Federal Court. In all other cases, the only remedy provided lies in the fact that the Information Commissioner will report the results of the investigation, together with his recommendations to Parliament in his Annual Report, or if the situation is urgent, in a Special Report.

On a review to the Federal Court, the Information Commissioner may appear on behalf of the applicant provided he has the applicant's consent or he may appear as a party to the proceedings if he obtains leave of the court.

Even where the Information Commissioner initiates the review, the applicant may appear as a party to the review.

The Federal Court in reviewing the matter will apply different standards, depending on the type of information that the institution refused to disclose. Where the information relates to: Federal - Provincial affairs, international affairs, disclosure injurious to law enforcement or the conduct of lawful investigations by an investigative agency, disclosure which could reasonably be expected to be injurious to the financial interests of Canada, the Federal Court's review shall consist of a determination whether or not the head of the institution had reasonable grounds not to disclose the record or part thereof. If it finds that there were no reasonable grounds, it may order the disclosure of the record, or make such other order as it deems appropriate.

In all other cases where access is refused, the Federal Court is entitled to substitute its opinion for that of the Minister and either order the disclosure of the document or make such other as it deems appropriate.

In actions relating to international affairs and defence, the head of the government institution may require the review to be determined in the national capital region.

Bill C-43 provides that costs shall follow the event, unless the court otherwise orders. It provides that where the court is of the opinion that an application for review has raised an important new principle in relation to the freedom of information, the court shall order that the costs be awarded to the applicant, even if the applicant has been unsuccessful.

In the proceedings before the Federal Court, the onus is on the government institution to show that the refusal of access was proper.

Comment:

The law enforcement field deals with sensitive information which must be guaranteed confidentiality. Much of this confidentiality would be lost if a changing staff employed by the Information Officer were entitled to enter upon law enforcement premises and to review documents. The staff of the Information Commissioner may not have either the expertise, commitment to law enforcement, or the ability to determine whether or not a document is particularly sensitive. Nor should they be entrusted with that responsibility. While it is true that the Information Commissioner cannot bind the government and force disclosure, the introduction of an independent body into the offices of law enforcement would do much to undermine the effectiveness of the authorities' abilities to prevent, suppress or detect crime.

I therefore believe that the area of law enforcement should be exempted from the review procedures of Bill C-43 in favour of a review by either the Minister of Justice or the Solicitor General in the appropriate circumstances. They alone should be allowed to make the policy determination of whether a piece of information is sensitive and can be disclosed without endangering lives, a criminal investigation or intelligence material. Since the ramifications of a wrong decision might well be grave, I feel that these Ministers who are responsible to the electorate should make the decisions.

Alternatively, if an independent review is required to maintain public confidence in the effective administration of the Access to Information Act, the review mechanism should consist of an internal review by the Minister of Justice or the Solicitor General, followed by an ultimate review by the Court.

If there is a serious dispute in the area of law enforcement, the matter will be pursued to the courts even under the present Bill C-43 provisions. The alternative format suggested here will avoid unnecessary cost and delay by cutting out dangerous and superfluous intermediate steps.

II. THE PRIVACY ACT

A. GENERAL

Bill C-43 provides a draft Privacy Act whose purposes are:

- (1) To extend the laws which protect the privacy of the individual with respect to personal information held by the government institution, and
- (2) to provide a greater access to personal information held by the institution.

The draft amendments of Bill C-43 are wider than the provisions of Bill C-15 in that they extend the right of access to all retrievable personal information. Bill C-15 applied only to personal information which was used for decision making purposes. Bill C-43 contemplates a comprehensive code in relation to the collection, use and disclosure of personal information. It re-affirms the prohibition against public disclosure or dissemination of personal information, without the authority of the individual concerned except in certain specified exemptions. The Bill provides for the creation of a Privacy Commissioner - a public official appointed by the Governor General-in-Council with tenure for seven years. It further provides that the government may, if it wishes, appoint the Information Commissioner as the Privacy Commissioner. Bill C-43 allows the Privacy Commissioner to delegate any of his functions with the exception of the preparation of a special and annual report. This power to delegate is restricted to one of four officials in complaints arising out of information relating to foreign governments and international affairs. In all other matters, the right to delegate is not restricted.

B. COLLECTION OF PERSONAL INFORMATION

The Bill requires that only personal information relating directly to the operating program of the institution be collected. It provides that where possible, this information should be collected from the individual, except where compliance with this general rule would result in either:

- (a) inaccurate information, or
- (b) defeat or prejudice the purpose for which information is collected.

Comment:

The provisions of the Privacy Act as currently drafted could be construed so as to interfere seriously with the ability of law enforcement authorities to share law enforcement data. Care should be taken to ensure that the Privacy Act when enacted does not adversely affect the ability of police forces at every level; - Municipal, Regional, Provincial and Federal to share, collect, analyze, disseminate and protect investigatory and intelligence data. Such sharing of information is vitally important if we are to have effective criminal law enforcement.

C. TRANSFER OF PERSONAL INFORMATION

1. Disclosure for a Consistent Use - S.8(2)(a)

Comment:

The term "consistent use" as presently defined in subsection 8(2)(a) appears to prohibit disclosure of information for any purpose other than the purpose for which it was obtained, no matter how legitimate. In the area of law enforcement, the restriction of disclosure to a purpose consistent with the purpose for which the information was obtained or compiled is unduly restrictive and may seriously prejudice legitimate law enforcement functioning.

Access by law enforcement authorities to personal information held in Federal data banks should be as free as possible from restriction. Any possible abuse or access that is perceived can be dealt with by separate legislation or by specific restrictions in this legislation.

2. Disclosure to the Attorney General of Canada - S.8(2)(d)

Comment:

This section should be amended in order to permit disclosure, not only to the Attorney General of Canada, but also to a Provincial Attorney General. Given that the prosecution of Criminal Code offences fall within the administration of justice and is therefore within the provincial jurisdiction, such an amendment is required in order to ensure that the Provincial Attorney General will have access to the information that is essential to the prosecution of offences under the Criminal Code of Canada.

3. Disclosure to an Investigative Body - S.8(2)(e)

Comment:

The requirement of writing in this sub-section is unduly formal and should be deleted.

The section should be amended in order to ensure that "investigative body" as referred to in the section includes investigative bodies at Municipal, Provincial and Federal levels.

The criterion of lawfulness should be rejected for the reasons I mentioned earlier.

4. Disclosure Pursuant to an Agreement or Arrangement - S.8(2)(f)

Comment:

The requirement that there be an agreement or arrangement before disclosure of personal data can occur between Federal or Provincial government agencies should be deleted. It is unduly restrictive. Traditionally, data has been shared between all branches of law enforcement agencies, on the understanding that its confidentiality will be respected. Only with such a sharing can there be effective law enforcement. The introduction of a formal arrangement is unduly cumbersome and poses a real threat to the effectiveness of law enforcement.

The criterion of lawfulness as set out in s.8(2)(f) should be rejected for the reasons mentioned earlier.

The section should be clarified to ensure that there is no barrier to the free exchange of data between Federal, Provincial, Regional and Municipal government agencies. The section as currently drafted simply refers to the government of a province.

5. Disclosure to a Member of Parliament

Comment:

The right of access afforded by s.8(2)(g) should not extend to law enforcement information. Members of Parliament might very well be subject to partisan or personal motivations which are inimical to law enforcement. Although, this might seem to be an unduly cynical approach, it is well to remember that members of Parliament, like all other citizens, are subject to the criminal law.

D. ACCESS AND CORRECTION RIGHTS TO PERSONAL INFORMATION

Bill C-43 would give an individual who is a Canadian citizen, a permanent resident within the meaning of the Immigration Act, 1976, or a corporation incorporated under the laws of Canada or a province a right of access to any personal information under the control of the government institution.

In addition to access, the individual would have correction rights with respect to this material. However, the correction rights are not as wide as the access rights. The correction rights are restricted to personal information that is being used or is available for use for an administrative purpose. Where the government institution refuses to correct the record, it is required to put a notation that a correction was requested but not made. The government institution is required to notify anybody that has received the information within two prior years. Certain data banks are exempted from this right of disclosure. Of particular interest to law enforcement is the law enforcement exemption contained in s.22.

Comment:

I suggest that since correction rights will require considerable time and manpower, the government is justified in restricting these rights to information, either used or available for use, for an administrative purpose for the future. This ensures that all information which might be prejudicial will be corrected, but eliminates the cost of correcting information which will not be used.

E. INFORMATION OBTAINED IN CONFIDENCE - S.19

The comments under s.13 of the Access to Information Act are applicable and will not be repeated here.

F. THE LAW ENFORCEMENT EXEMPTION - S.22 - PROBLEMS WITH
EXEMPTION AS DRAFTED

1. Lawfulness

Comment:

The section introduces a criterion of lawfulness. As was earlier indicated, I feel such a criterion is inappropriate in this context.

2. Lack of Consistency with the Law Enforcement Exemption
in the Access to Information Act

Comment:

A major problem presented by s.22 is that the section is not identical to the Law Enforcement Exemption section contained in the Access to Information Act. The protection afforded to law enforcement information under both the Privacy Act and Access to Information Act, should be identical. The Williams Report in its consideration of the law enforcement exemption in a Provincial Freedom of Information Act pointed to the American experience which indicates that where the exemptions are not identical under both the Information Act and the Privacy Act, the result has been that information which was not available under one Act has been available under the other Act. To the extent that information should be protected, we feel that the applicant should not be allowed to circumvent one act by proceeding under another act. Section 22 should be amended and be identical in terms to s.16 (amended) of the Access to Information Act.

3. Shared Data

The same problem arises here as has arisen with a number of sections under the Access to Information Act. The Privacy Act does not appear to allow Provincial, Municipal and Regional law enforcement agencies any rights with respect to information which they have shared with the Federal Government. I suggest that there should be a deeming of confidentiality with respect to this information and that consent of the submitting agency should be a condition precedent to disclosure of the information.

4. Policing for the Provinces or Municipalities - S.22(2)

Our comments are the same as those made under s.16(3) of the Access to Information Act and will not be repeated here.

G. SECURITY CLEARANCES - S.23

Section 23 provides:

"23. The head of a government institution may refuse to disclose any personal information requested under subsection 12(1) that was obtained or prepared by an investigative body specified in the regulations for the purpose of determining whether to grant security clearances

(a) required by the Government of Canada in respect of individuals employed by or performing services for the Government of Canada; individuals employed by or performing services for a person or body performing services for the Government of Canada or individuals seeking to be so employed or seeking to perform such services, or

(b) required by the government of a province or a foreign state or an institution thereof

if disclosure of the information would reveal the identity of the individual who furnished the information to the investigative body." (emphasis added)

Comment:

The underlined words create too high a test for the head of the government institution to meet. It is difficult if not impossible to determine whether a piece of information "will" allow an individual to determine the identity of a source. The verb "would" should be changed to "may".

H. ACCESS TO MEDICAL RECORDS - S.29

Comment:

Section 29 should be amended in order to afford law enforcement authorities a right of access to medical records in emergency situations. Such a right of access was advocated by the Krever Commission (Chapter 16, Recommendation 23). In its Report on the Confidentiality of Health Information, the Commission did not oppose the release of medical information without the patient's prior consent on an emergency basis. What the Commission did oppose was the routine release of medical information where there was no emergencies. A right to release in emergency situations should be incorporated into Bill C-43.

I. THE REVIEW PROCESS

The review mechanism under the Privacy Act is similar to the review mechanism set up under the Access to Information Act. An individual may complain with respect to any aspect of government collection retention, disposal, use or disclosure of personal information. In addition, the individual may complain with respect to any matters relating to an access request. This complaint shall be made to the Privacy Commissioner. The Privacy Commissioner has the same extensive powers of investigation as does the Information Commissioner under the Access to Information Act. Like the Information Commissioner, the Privacy Commissioner performs only an Ombudsman type role; he has no power to order the government to either disclose or do anything.

If the government institution does not satisfactorily comply with the recommendations the Privacy Commissioner will report to the applicant. He may include in his report any comments he deems appropriate.

A right of review to the Federal Court is restricted to a refusal of access. In all other types of complaints there is no further right of review. Rather, the Privacy Commissioner will report the investigations and the result of the investigations in his Annual Report or a Special Report if the situation is one of emergency.

As in the Access to Information Act, either the applicant or the Privacy Commissioner can initiate the review to the Federal Court.

The Court's right to review a denial of access under the Privacy Act is different depending on the information which has been refused. For information relating to Federal-Provincial relations, international affairs, matters injurious to law enforcement, information pertaining to an individual under sentence for an offence, the Court's review is restricted to a determination of whether there were reasonable grounds to refuse the information.

The Court, if it determines that there were no reasonable grounds, may either order the release of the document or make such other order as it deems appropriate. In all other situations the Court has a full right of review and may substitute its opinion for that of the government head.

The issue of costs is dealt with in exactly the same way as it is under the Access to Information Act.

Comment:

I have already commented on the review mechanism and the appeal mechanism under the Access to Information Act. Since they are exactly the same, I will not repeat my comments here but ask you to consider them here as well.

J. SUPERVISORY POWERS OF THE PRIVACY COMMISSIONER

In addition to receiving and investigating complaints, the Privacy Commissioner has the power to supervise and carry out investigations of files contained in exempt banks designated as such under s.18. His powers of investigation are exactly the same as his powers of investigation with respect to any other complaint. If after investigating the matter the Privacy Commissioner is of the opinion that a file is improperly contained in an exempt bank, he will report the matter together with his recommendations to the government head. The results of his investigation together with his recommendations will be included in the Annual Report to Parliament. In addition, the Commissioner may apply in this situation to the Federal Court for a review of the exempt bank.

The review of the Court will differ depending on the type of information contained in the file designated as exempt. Where the file was designated as exempt on the basis that it contained information relating to international affairs or defence, or information which, if disclosed, would be injurious to law enforcement, the Court will review the matter in order to determine whether reasonable grounds existed for designating the bank as exempt. If it finds no reasonable grounds, it may order that the file be removed from the exempt data bank.

Where the file is designated as an exempt file on the basis that it was prepared or obtained in the course of an investigation pertaining to detection, prevention or suppression of crime or the enforcement of any law in Canada, or on the basis that it contained information which was received by the R.C.M.P. in the course of performing policing services for the provinces, the Federal Court has a full right of review. The Court may substitute its opinion for that of the government head and may order that the file be removed from the exempt bank or make such other order as it deems appropriate.

In addition to the above powers, the Privacy Commissioner may also conduct an investigation of the manner of use and disclosure of personal information by a government institution. He may make such recommendations as a result of his investigation as he deems appropriate to the government head. However, there is no further right of appeal to the Court on these matters;- they are simply dealt with in the Privacy Commissioner's Special or Annual Report to Parliament.

Comment:

The Privacy Commissioner's supervisory power should not extend to the law enforcement area. To extend it would seriously impair if not destroy assurances of confidentiality so necessary to effective law enforcement. At the same time it would present significant security risks. Moreover, as was noted earlier, the supervision by the staff of the

Privacy Commissioner would require that people who have no expertise or commitment to the area of law enforcement make sensitive policy decisions and recommendations. It is submitted that any supervision of the collection, storage and other aspects of government held information in the law enforcement area should be an internal one conducted by the Minister of Justice and the Solicitor General.

Alternatively, it is submitted that the review should be an internal review with an ultimate review to the Courts. As pointed out in the discussion of the Review Process under the Access to Information Act, in any serious dispute in the area of law enforcement all of the rights of appeal will be exhausted. Restricting the review, the area of law enforcement will simply eliminate unnecessary and costly intermediate steps.

III. CROWN PRIVILEGE

In the Access to Information Act and the Privacy Act as provided by Bill C-43, there is no express section dealing specifically with Crown privilege; rather, the approach taken is to provide for a right of access to government records or to personal information followed by provisions limiting that access on the basis of a catalogue of grounds. Included are those grounds which provide for the right absolutely to refuse disclosure in s.41(2) of the present Federal Court Act (that is, international relations, national defence or security, Federal-Provincial relations and Cabinet matters).

Insofar as proceedings before a Court or body with jurisdiction to compel production of information or testimony, the approach taken is to repeal s.41 of the Federal Court Act and amend the Canada Evidence Act by providing for a new heading, "Disclosure of Government Information" and s.36.1 governing the procedure to be taken when a Minister of the Crown or other person is objecting to the disclosure of information on a public interest ground.

Section 36.1 as proposed provides that an objection to disclosure once taken is to be decided by either the Federal Court - Trial Division in respect of federal matters or the Trial Division or Trial Court of the Superior Court of the province in respect of provincial matters with an appeal respectively to the Federal Court of Appeal or the Provincial Court of Appeal with a further right of appeal to the Supreme Court of Canada. The judiciary is given the express right to decide whether the objection to disclosure will be upheld with the test being whether the public interest in disclosure outweighs in importance the specified public interest for non-disclosure.

Section 36.1 also provides that a Minister of the Crown or other person interested may make the objection. The expression "a Minister of the Crown" is used in s.41 of the Federal Court Act and is easily definable because "the Crown" is defined in that Act as limited to Her Majesty the Queen in Right of Canada. As a result, the expression "a Minister of the Crown", for the purpose of s.41, is limited to a Federal Minister. There is no such definition in the Canada Evidence Act and presumably an argument can be made that as s.36.1 applies wherever the Canada Evidence Act applies (that is, to all criminal proceedings and all civil proceedings and other matters respecting which the Parliament of Canada has jurisdiction), the section is binding on Her Majesty the Queen in Right of a Province if the proceedings are before a Federal Board or Tribunal or the Federal Court.

Section 36.1(1) also allows a person interested to make the objection which means that it is possible for a third party to successfully argue that there be non-disclosure, notwithstanding the fact that the Crown might in fact wish to disclose the information in question.

Comment:

1. Section 36.1 should be amended to reflect the position presently being taken by the Federal-Provincial Task Force on the Uniform Rules of Evidence namely, that the Crown be able to make an absolute claim for Crown privilege in respect of matters falling within national defence or security, diplomatic relations, Cabinet matters and confidential investigative and prosecutorial communications in criminal matters subject in the latter case to the power of a trial judge to order production as set out in s.10 of the Canada Evidence Act.

2. Section 36.1 should be amended to ensure that it only applies to the Crown in right of Canada and not to Her Majesty the Queen in Right of a Province so that the issue of Crown privilege is left to each province to decide for itself.

3. The right to make objection under s.36.1 should be limited to the Crown. It should be the Crown's prerogative to decide what it wishes to categorize as privileged.

4. The right in the Crown to make objection under s.36.1 should be exercised by the Attorney General rather than "a Minister of the Crown". The Attorney General is in the best position to make such an objection based upon the particular responsibilities of his position.

5. The Privacy Act and Access to Information Act should contain provisions allowing for an absolute claim to be made for Crown privilege on the same basis as suggested for s.36.1 in paragraph (1) above without recourse to the Privacy Commissioner or Information Commissioner. In the alternative, an absolute claim should be dealt with in the same manner as the proposed s.44 of the Canadian Human Rights Act.

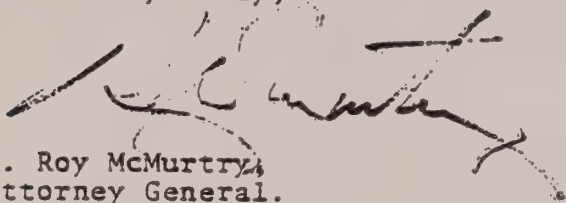
6. The Privacy Act and the Access to Information Act should contain provisions to ensure that with respect to law enforcement matters, information received from a province should not be disclosed without the express consent of a province involved.

7. There should be a provision similar to that in paragraph (6) above with respect to Federal-Provincial affairs in relation to information received from a province.

My officials have been advised by yours that you have been asked by the Standing Committee considering Bill C-43 to table any written submissions you receive. Please feel free to table this letter if you consider it appropriate to do so.

Thank you for your consideration of these views. If you require any elaboration or wish to discuss this matter, please do not hesitate to let me know.

Yours very truly,



R. Roy McMurtry,
Attorney General.

c.c. Minister of Justice and
Attorney General of Canada

Solicitor General of Canada

All Provincial Attorneys General

CONFERENCE FEDERALE-PROVINCIALE
DES SOUS-MINISTRES RESPONSABLES
DE LA JUSTICE PENALE

La Loi sur l'accès à l'information
et la Loi sur la protection des renseignements personnels
Communication de l'honorable R. McMurtry à l'honorable F. Fox

Ontario

Mont Sainte-Anne
Les 22 et 23 juin 1981

Le 10 juin 1981

L'honorable Francis Fox
Ministère des Communications
330, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 0C8

Monsieur,

La présente a pour objet de vous faire connaître la position de mon ministère sur la Loi sur l'accès à l'information et sur la Loi sur la protection des renseignements personnels. En qualité de premier conseiller juridique de la Couronne responsable de l'administration de la justice pénale et civile en Ontario, je suis évidemment très intéressé par le contenu et l'orientation de ces projets de loi en raison des effets très importants qu'ils auront sur mes responsabilités à titre de Procureur général et sur le fonctionnement quotidien de tout le système juridique.

Je vous prie de m'excuser de la longueur de cette lettre mais je suis certain que vous conviendrez qu'il importe d'accorder une place considérable aux positions détaillées et bien pesées de ceux qui non seulement devront assumer les responsabilités additionnelles que représente l'application de pareilles mesures législatives, mais qui se chargent actuellement de l'exécution des diverses fonctions gouvernementales de fond qui seront touchées par ces mesures. Je sais que vous avez reçu des mémoires de l'Association canadienne des chefs de police. (Comme le président de son comité sur les modifications législatives vient de l'Ontario, un avocat de la Couronne de mon ministère a donné des avis juridiques à l'Association lors de la préparation de ses mémoires).

Je présume que vous avez reçu ou que vous recevrez bientôt des commentaires détaillés de la G.R.C. et d'autres organismes fédéraux, soit directement ou par l'intermédiaire du Solliciteur général du Canada. Sans mettre en doute l'importance de ces opinions, il n'en faut pas moins reconnaître qu'aucun ministère ou organisme du gouvernement fédéral n'a la compétence constitutionnelle ou la responsabilité quotidienne de l'administration de la justice pénale et civile. Pareille compétence et responsabilité relève en effet clairement de la province et, par conséquent, je vous invite fortement à éviter d'avoir recours à des mesures législatives qui ne cadrent pas avec les positions exprimées ci-dessous.

I. LA LOI SUR L'ACCÈS A L'INFORMATION

A. LES BENEFICIAIRES DU DROIT D'ACCÈS

En vertu de la Loi sur l'accès à l'information, le droit d'accès est accordé aux citoyens canadiens, aux résidents permanents au sens de la Loi de l'immigration de 1976 et aux sociétés constituées en vertu des lois du Canada ou d'une province.

Commentaire:

Je suis d'accord.

B. LA DEFINITION D'UNE INSTITUTION FEDERALE

Sont tenues d'accorder le droit d'accès toutes les institutions fédérales qui figurent à l'annexe de la Loi. De ce nombre, les institutions suivantes sont liées à l'administration de la justice pénale:

- 1) Le ministère de la Justice
- 2) Le ministère du Solliciteur général
- 3) La Commission nationale des libérations conditionnelles
- 4) Le Service national des libérations conditionnelles
- 5) La G.R.C.

La formule adoptée dans le projet de loi C-43 est plus claire que celle de la commission ontarienne sur la liberté d'information et la protection des renseignements personnels car elle ne laisse aucun doute sur les institutions qui sont visées par la Loi.

Commentaire:

La définition que donne la Loi d'une institution fédérale ne tient pas compte du fait que les renseignements détenus par le gouvernement fédéral peuvent ne pas être exclusivement fédéraux mais faire l'objet d'un partage entre des organismes fédéraux, provinciaux, régionaux et municipaux. Il y aurait lieu de modifier la définition d'une institution fédérale afin de faire en sorte que les organismes non fédéraux aient des droits de tiers, en vertu desquels les données communes ne pourront être divulguées qu'après consultation et consentement des parties en cause. On reconnaîtrait ainsi que le fonctionnement efficace d'un régime fédéral nécessite une collaboration et un partage des données entre les diverses administrations gouvernementales. Toute violation de cet esprit de collaboration nuirait sérieusement aux liens entre les différentes administrations.

L'article relatif à la définition devrait être élargi de façon à permettre à un organisme du gouvernement fédéral de protéger non seulement ses propres données mais aussi les données qui lui ont été communiquées par des organismes non fédéraux.

Il n'est pas juste qu'une loi fédérale touche indirectement des renseignements fournis par des organismes non fédéraux sans donner à ceux-ci la possibilité d'être entendus et de demander réparation dans les circonstances appropriées. Je tiens à signaler que les droits de tiers sont déjà reconnus dans la Loi sur l'accès à l'information, aux articles 20 et 29, qui traitent d'intérêts de type commercial. Or, il n'y a absolument aucune raison de mieux protéger ces intérêts que ceux relatifs au respect des lois et à d'autres domaines non commerciaux.

La Loi devrait préciser que la responsabilité de la divulgation revient aux provinces dans les domaines pour lesquels elles disposent d'une responsabilité constitutionnelle exclusive. Ce principe doit être respecté, que les renseignements soient entre les mains d'un organisme fédéral ou provincial. De même, le gouvernement provincial ne doit pas adopter de loi permettant à des fonctionnaires provinciaux de divulguer des renseignements dans des domaines dont le gouvernement fédéral assume la responsabilité constitutionnelle exclusive.

Permettez-moi d'ajouter que les commentaires exprimés dans les pages suivantes au sujet de l'article 16 valent également pour cette question.

C. L'EXEMPTION RELATIVE AU RESPECT DES LOIS

L'exemption relative aux activités destinées à faire respecter les lois est énoncée comme suit à l'art. 16:

"16.(1) Le responsable d'une institution fédérale peut refuser la communication de documents contenant:

- a) des renseignements obtenus ou préparés par une institution fédérale, ou par la subdivision de l'institution qui constitue un organisme d'enquête déterminé par règlement, au cours d'enquêtes visant à:
 - (i) détecter, prévenir ou réprimer le crime,
 - (ii) faire respecter les lois fédérales ou provinciales;
- b) des renseignements relatifs à des techniques d'enquêtes ou à des projets d'enquêtes licites déterminées;
- c) des renseignements dont la divulgation nuirait aux activités destinées à faire respecter les lois, au déroulement des enquêtes licites menées par un organisme d'enquête déterminé par règlement ou à la sécurité des établissements pénitentiaires.

(2) Le responsable d'une institution fédérale peut refuser la communication de documents contenant des

renseignements dont la communication risquerait vraisemblablement de servir à la perpétration d'infractions, notamment:

- a) des renseignements sur les méthodes ou techniques utilisées par les criminels;
- b) des renseignements techniques concernant des armes actuelles ou futures;
- c) des renseignements portant sur la vulnérabilité de certains bâtiments ou ouvrages ou de réseaux ou systèmes divers, y compris des réseaux ou systèmes informatisés ou de communications, ou portant sur les méthodes employées pour leur protection.

(3) Le responsable d'une institution fédérale peut refuser la communication de documents contenant des renseignements recueillis ou obtenus par la Gendarmerie royale du Canada, dans l'exercice de fonctions de police provinciale ou municipale qui lui sont conférées par une entente conclue sous le régime de l'article 20 de la Loi sur la Gendarmerie royale du Canada, si, à la demande de la province ou de la municipalité, le gouvernement du Canada a consenti à protéger ces renseignements."

Commentaire:

1. Généralités

L'exemption relative au respect des lois consiste en une exemption générale dans le cas de renseignements obtenus ou préparés au cours d'enquêtes, et d'une clause résiduaire visant à éviter la divulgation d'autres renseignements qui nuirait aux activités destinées à faire respecter les lois. Même si le libellé proprement dit de l'article pose de sérieux problèmes (qui sont étudiés ci-dessous), je suis d'avis que la formule de cette exemption protège du danger réel que constitue le fait que même des catégories d'exemptions très larges risquent de ne pas être suffisamment exhaustives pour protéger tous les renseignements délicats qui ne devraient pas être divulgués. Je suis d'accord avec la philosophie énoncée dans le rapport de la commission Williams, à savoir que les lois devraient pécher par excès de prudence. D'après la commission Williams, il y avait lieu d'adopter une formule très large afin d'exempter les documents relatifs au respect des lois en vue d'assurer une protection maximale de l'intérêt public. Cependant, j'estime que le projet de loi C-43 est mieux rédigé que les recommandations Williams. Il convient de s'opposer énergiquement à toute mesure visant à en diluer le libellé.

Par l'étude de l'expérience des États-Unis en matière de liberté d'information, on peut constater les excès très graves qui peuvent découler de modifications qu'on apporte sans tenir dûment compte

des répercussions éventuelles qu'elles peuvent entraîner au chapitre des intérêts légitimes relatifs au respect des lois.

2. Portée de l'exemption qui figure à l'art. 16

L'administration de la justice est une responsabilité provinciale et elle devrait être exemptée de la portée des lois fédérales. Celles-ci ne devraient pas habiliter le gouvernement fédéral à divulguer des renseignements obtenus par suite d'enquêtes effectuées dans le cadre des responsabilités constitutionnelles des provinces.

3. "... des projets d'enquêtes licites déterminées"

L'alinéa 16(1)b) fait état de "projets d'enquêtes licites déterminées", ce qui laisse entendre que l'institution fédérale aurait en sa possession des renseignements relatifs à des enquêtes "illicites". Il s'agit là d'une hypothèse non justifiée. Plus important encore, on ne devrait déterminer si quelque chose est licite ou non que dans le cadre d'une enquête criminelle ou autre à la suite d'une plainte sur une illégalité présumée plutôt que dans le contexte d'une demande d'accès à l'information. C'était là en fait la formule recommandée par la commission Williams. Celle-ci a rejeté le recours à un critère faisant appel à l'élément "licite" et elle a précisé dans ses recommandations qu'il convient de s'opposer énergiquement à pareil recours.

4. Caractère discrétionnaire de la divulgation

Le paragraphe 16(1) a un caractère facultatif. Cela provoque de sérieuses craintes dans le domaine du respect des lois, domaine pour lequel il est inacceptable, croyons-nous, d'établir des exemptions discrétionnaires. En raison du caractère discrétionnaire de l'exemption, la décision de divulguer ou non un renseignement revient à un fonctionnaire qui peut ne pas avoir de responsabilités en matière d'enquête. L'interdiction de divulguer des renseignements devrait être obligatoire ou encore, si le paragraphe 16(1) conserve sa connotation facultative, la divulgation ne devrait se faire qu'à condition d'avoir au préalable obtenu le consentement du Solliciteur général ou de la partie d'où émanent les renseignements.

5. Les données en commun

Il y aurait lieu de clarifier les alinéas 16(1)a) et b) de façon à assurer la protection des données que partagent des organismes fédéraux et non fédéraux responsables du respect des lois. Nous croyons que l'efficacité de l'administration de la justice nécessite un partage et un libre échange de renseignements entre les organismes chargés du respect des lois dans les différentes administrations. Sous leur libellé actuel, les alinéas 16(1)a) et b) ne semblent pas suffisamment larges pour assurer la protection des renseignements communs à des organismes fédéraux et non fédéraux.

Il y aurait lieu de modifier l'article et les règlements non seulement pour protéger ces renseignements mais encore pour permettre à

l'organisme non fédéral concerné de faire valoir des droits de tiers (droits de consentement et d'appel) au sujet des données en commun. Comme je l'ai déjà mentionné, les droits de tiers sont déjà reconnus dans le domaine des biens et des entreprises. Ils sont encore plus importants pour le respect des lois, domaine dans lequel l'efficacité de l'administration de la justice pénale sera sérieusement compromise en l'absence d'un libre échange de renseignements. La divulgation ne devrait être autorisée qu'avec le consentement de l'organisme non fédéral concerné.

6. Les ententes avec la G.R.C. - parag. 16(3)

Le paragraphe 16(3) ne figurait pas dans l'ancien projet de loi C-15. Il a été intégré au projet de loi C-43 en réponse à des mémoires provinciaux. Les provinces qui étaient parties à des ententes relatives aux services de police ont fait clairement savoir qu'elles considéraient comme inacceptable l'application d'une loi fédérale à des renseignements obtenus par la G.R.C. dans l'exercice de fonctions policières régies par des ententes. Les provinces soutenaient que ces renseignements leur appartenaient et que le gouvernement fédéral n'avait pas le droit d'en réglementer l'accès. Elles fondaient leur position sur l'argument selon lequel le Parlement n'a pas le pouvoir d'adopter une loi s'appliquant à des renseignements recueillis dans l'exercice d'une responsabilité constitutionnelle provinciale.

Je suis d'accord avec cet argument et je crois qu'il est sage et équitable d'avoir une disposition relative aux fonctions de police provinciale exercées par la G.R.C., et qu'il importe de la laisser dans la Loi. Cependant, le libellé de la disposition actuelle est inacceptable. En effet, il n'accorde pas une protection suffisante aux instances provinciales et municipales. L'article revêt un caractère facultatif et permet à la G.R.C. de faire fi de l'entente et de divulguer des renseignements sans consulter la province ou la municipalité concernée et, bien sûr, sans son consentement. Or, le consentement de la province ou de la municipalité devrait être une condition préalable à la divulgation d'un renseignement obtenu par la G.R.C. dans l'exercice des fonctions de police provinciale ou municipale qui lui sont conférées par une entente, et de tout autre renseignement obtenu par la G.R.C. dans le cadre d'une enquête criminelle.

D. AUTRES EXEMPTIONS ET SUJETS DE PREOCCUPATION

1. Renseignements obtenus à titre confidentiel - art. 13

L'article 13 prévoit une exemption dans le cas de renseignements obtenus à titre confidentiel.

Commentaire:

Comme nous l'avons déjà signalé, il est absolument essentiel que la Loi précise clairement que toutes les données communes aux organismes chargés du respect des lois doivent être considérées comme ayant

été obtenues à titre confidentiel et protégées d'un droit d'accès général. Le consentement doit être, le principe d'exécution et la condition préalable à la divulgation. Sous sa forme actuelle, l'article 13 est ambigu car il n'établit pas clairement si un renseignement fourni sans directives spéciales au gouvernement fédéral, par une institution provinciale responsable du respect des lois, est protégé.

2. Sécurité des individus - art. 17

En vertu de l'article 17, le responsable d'une institution fédérale "peut" refuser la communication de documents contenant des renseignements dont la divulgation "risquerait vraisemblablement" de nuire à la sécurité des individus. (Nous avons mis certains passages en relief.)

Commentaire:

Il s'agit là d'une disposition utile, mais il y aurait lieu d'en supprimer les mots "risquerait vraisemblablement". Les mots "risquerait vraisemblablement" apportant un élément de subjectivité dans un domaine où la moindre erreur pourrait entraîner une perte de vie ou une menace à la sécurité. Par souci de prudence, il conviendrait de supprimer ces mots afin d'assurer une protection maximale.

Pour les mêmes raisons, l'interdiction de divulguer un renseignement devrait être absolue et non pas discrétionnaire. Si le renseignement risque de nuire à la sécurité d'un individu, personne ne devrait avoir la discrétion de le divulguer.

3. Secret professionnel des avocats - art. 24

Commentaire:

Il y aurait lieu de clarifier le libellé de l'article afin de s'assurer que le privilège est également valable pour un renseignement commun aux administrations fédérale et non fédérales. Sans cette précision, on pourrait faire valoir que le secret professionnel des avocats n'est pas reconnu dans le cas de renseignements partagés avec des organismes du gouvernement fédéral.

4. Interdictions fondées sur d'autres lois

L'article 25 de la Loi sur l'accès à l'information prévoit une exemption dans le cas de documents contenant des renseignements dont une autre loi interdit la communication lorsque cette loi prévoit que l'interdiction est absolue, fixe des critères de non-divulgation ou précise les genres de renseignements à ne pas divulguer.

Le projet de loi C-43 prévoit la création d'une commission chargée de réviser les dispositions interdisant la communication et de faire rapport sur le caractère nécessaire de ces dispositions dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de la Loi sur l'accès à l'information. Contrairement au rapport Williams, on ne prévoit pas

d'abrogation automatique de ces dispositions dans une période de temps fixée arbitrairement.

Commentaire:

La formule retenue dans le projet de loi C-43 est préférable et il convient de ne pas avoir recours à une abrogation automatique.

5. Prélèvements - art. 26

Tout comme le rapport Williams, le projet de loi C-43 prévoit un principe de prélèvement dans le cas d'une demande de renseignements qui seraient autrement exemptés.

Commentaire:

L'exigence relative aux prélèvements ajoutera substantiellement aux coûts financiers et de main-d'oeuvre. Les documents relatifs au respect des lois devraient être exemptés du principe des prélèvements. Étant donné que la plupart des documents entre les mains des instances responsables du respect des lois seraient assujettis à l'exemption prévue à l'article 16, nous soutenons qu'il y aurait très peu à gagner du principe des prélèvements. En outre, pareil principe accroîtrait énormément le fardeau administratif tout en présentant certains risques. Aux États-Unis, l'expérience montre que le principe des prélèvements est à la source de divulgations inopportunes qui ont causé des pertes de vie. Le F.B.I. a demandé la levée de cette exigence, en soutenant que pareille révision demande beaucoup d'efforts et d'argent sans être vraiment avantageuse pour le demandeur.

6. Dispositions transitoires - art. 28

Commentaire:

Cette disposition est souhaitable car elle assure la protection de renseignements dont la source croyait, au moment de leur divulgation, qu'ils seraient confidentiels. Une disposition transitoire assure un traitement équitable en toutes circonstances.

Cependant, le libellé de l'article est trop limité. Il devrait y avoir une disposition transitoire pour tous les documents relatifs au respect des lois qui ont été fournis avant l'entrée en vigueur de la Loi. Pareille disposition respecterait simplement la tradition de confidentialité et assurerait que les renseignements qu'une source a fournis à titre confidentiel ne seront pas divulgués après coup par suite de la Loi fédérale sur l'accès à l'information.

E. LE CÔTÉ DE LA LOI

Commentaire:

La Loi imposera un lourd fardeau au gouvernement fédéral, tant au chapitre financier que sur le plan de la main-d'oeuvre. Dans le

document du Cabinet portant sur la Loi fédérale, on signale que l'application ministérielle de la partie IV de la Loi canadienne sur les droits de la personne (projet de loi C-15) a coûté 2,4 millions de dollars pendant l'année financière 1978-1979. Il reste encore à calculer le montant dépensé en 1979-1980. La Commission prévoit un montant de 10 millions de dollars pour les propositions de 1980-1981 sur la liberté d'information. L'expérience américaine montre clairement que l'application d'une loi sur la liberté d'information dépasse largement les projections relatives aux coûts et à la main-d'oeuvre. Ce serait se leurrer que de penser que l'expérience canadienne sera différente. Compte tenu de la politique gouvernementale de restriction et des problèmes qui marquent le financement des programmes gouvernementaux actuels, les coûts représentent un problème réel. Il importe d'étudier cette question de façon réaliste en évaluant l'opportunité de dispositions comme celle relative aux prélèvements, notamment dans le domaine du respect des lois, secteur dans lequel pareilles dispositions auraient des avantages minimes pour le demandeur tout en occasionnant des frais considérables au titre de la main-d'oeuvre et de l'administration.

F. LE PROCESSUS DE REVISION DES DEMANDES D'ACCÈS A L'INFORMATION

Le processus de révision prôné dans le projet de loi C-43 diffère radicalement des propositions de la commission Williams.

En effet, le projet de loi C-43 stipule qu'une institution fédérale a 30 jours pour accéder à une demande. La Loi renferme en outre des dispositions qui:

- a) permettent la prolongation de la période fixée;
- b) permettent aux instances gouvernementales d'exiger le versement de droits avant d'imprimer des exemplaires des renseignements demandés.
- c) portent sur la divulgation des renseignements dans l'une ou l'autre des langues officielles.

La personne qui s'est vu refuser la communication d'un document ou qui se sent lésée par une décision de l'institution fédérale peut exercer un recours en révision auprès du Commissaire à l'information, fonctionnaire nommé pour un mandat de sept ans par le gouverneur en conseil après que le Parlement ait approuvé sa nomination. Le Commissaire à l'information peut réviser toute plainte portée par un particulier qui se sent lésé.

Dans le cadre de son enquête, le Commissaire à l'information dispose de pouvoirs étendus, notamment, à condition de satisfaire aux normes de sécurité, le pouvoir de pénétrer dans des locaux, de questionner des personnes et d'examiner les documents trouvés sur les lieux. L'enquête menée par le Commissaire à l'information s'effectue en privé.

Le Commissaire à l'information n'a pas le pouvoir de rendre des ordonnances liant les intéressés mais il remplit plutôt une fonction similaire à celle d'un Protecteur du citoyen. Si, après avoir fait l'instruction d'une plainte, il conclut à son bien-fondé, il en fait part au responsable de l'institution fédérale et recommande les mesures à prendre. Si l'institution fédérale ne répond pas de façon satisfaisante à ses recommandations, le Commissaire à l'information rend compte des conclusions de son enquête au plaignant et lui présente les observations qu'il juge pertinentes.

Le demandeur ne peut faire appel au tribunal pour toutes les questions. Son droit d'appel est limité aux affaires relatives à un refus de communication totale ou partielle d'un document. Dans ce cas, le demandeur ou le Commissaire à l'information, s'il a le consentement du demandeur, peut exercer un recours en révision auprès de la Cour fédérale. Dans tous les autres cas, le seul recours prévu consiste en la publication, par le Commissaire à l'information, des résultats de l'enquête et de ses recommandations au Parlement dans son rapport annuel ou, si l'urgence de la situation le justifie, dans un rapport spécial.

Lors d'une révision par la Cour fédérale, le Commissaire à l'information peut comparaître au nom de la personne qui a demandé le document s'il a son consentement ou il peut comparaître comme partie avec l'autorisation de la Cour.

Même lorsque c'est le Commissaire à l'information qui fait les démarches relatives à la révision, le demandeur peut comparaître comme partie à l'instance.

Selon la nature du renseignement que l'institution a refusé de divulguer, la Cour fédérale a recours à différents critères. Lorsque les renseignements demandés portent sur les affaires fédérales-provinciales, les affaires internationales, des renseignements dont la divulgation nuirait aux activités destinées à faire respecter les lois ou au déroulement des enquêtes licites menées par un organisme d'enquête ou sur des renseignements dont la divulgation risquerait vraisemblablement de porter un préjudice appréciable aux intérêts économiques du gouvernement du Canada, la Cour fédérale doit déterminer si le responsable de l'institution avait ou non des motifs raisonnables de refuser la communication totale ou partielle du document. Si elle juge qu'il n'existait pas de motifs raisonnables, elle peut ordonner la divulgation du document ou rendre toute autre ordonnance qu'elle juge pertinente.

Dans tous les autres cas où l'accès est refusé, la Cour fédérale est habilitée à substituer son opinion à celle du ministre et soit à ordonner la divulgation du document, soit à rendre une autre ordonnance si elle l'estime indiqué.

Dans le cas de recours ayant trait aux affaires internationales et à la défense, le responsable de l'institution fédérale concernée peut demander que le recours soit exercé dans la région de la capitale nationale.

Le projet de loi C-43 prévoit que les frais et dépenses suivent, sauf ordonnance contraire de la Cour, le sort du principal. Dans les cas où elle estime que l'objet du recours a soulevé un principe important et nouveau quant à la liberté d'information, la Cour peut accorder les frais et dépens à la personne qui a exercé le recours devant elle, même si cette personne a été déboutée de son recours.

Dans les procédures intentées devant la Cour fédérale, il incombe à l'institution fédérale d'établir le bien-fondé du refus de communication.

Commentaire:

Le secteur du respect des lois traite des renseignements délicats auxquels on doit garantir la confidentialité. Or, on perdrait beaucoup de ce caractère confidentiel si un personnel transitoire au service du Commissaire à l'information était autorisé à se rendre dans les locaux des organismes responsables du respect des lois pour y étudier des documents. Le personnel du Commissaire à l'information peut ne pas avoir les compétences, l'engagement envers le respect des lois ou les aptitudes nécessaires pour déterminer si un document est ou non particulièrement délicat. Il ne devrait pas non plus être investi de cette responsabilité. Même s'il est vrai que le Commissaire à l'information ne peut pas lier le gouvernement et imposer la divulgation, il n'en reste pas moins que l'ingérence d'un organisme indépendant dans les bureaux des responsables du respect des lois nuirait considérablement à l'efficacité des instances pertinentes pour la prévention, la répression ou la détection du crime.

Par conséquent, je crois que le domaine du respect des lois devrait être exempté des procédures de révision prévues dans le projet de loi C-43 et faire plutôt l'objet d'une révision effectuée soit par le ministre de la Justice ou par le Solliciteur général dans les circonstances appropriées. Eux seuls devraient être autorisés à déterminer si un élément d'information revêt un caractère délicat et s'il peut être divulgué sans mettre des vies en danger et sans nuire à une enquête criminelle ou à des données des services de renseignement. Compte tenu de la gravité éventuelle des répercussions d'une mauvaise décision, je crois que les décisions en la matière devraient être prises par les ministres qui doivent rendre des comptes à l'électorat.

Par ailleurs, s'il est nécessaire de mener une révision indépendante pour rassurer le public au sujet de l'efficacité de l'administration de la Loi sur l'accès à l'information, le mécanisme de révision devrait consister en une révision interne menée par le ministre de la Justice ou par le Solliciteur général, puis en une révision ultime effectuée par la Cour.

En cas de différend grave dans le domaine du respect des lois, la question sera soumise aux tribunaux et ce, même en vertu des dispositions actuelles du projet de loi C-43. La formule de rechange proposée ci-dessus évitera des frais et des retards inutiles en supprimant des étapes intermédiaires dangereuses et superflues.

II. LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

A. GENERALITES

Le projet de loi C-43 renferme un projet de loi sur la protection des renseignements personnels qui a pour objet:

- 1) de compléter la législation canadienne en matière de protection des renseignements personnels relevant des institutions fédérales,
- 2) d'élargir le droit d'accès aux renseignements personnels détenus par les institutions.

Les modifications que renferme le projet de loi C-43 sont plus larges que les dispositions du projet de loi C-15 car elles étendent le droit d'accès à tous les renseignements personnels qu'il est possible de divulguer. Pour sa part, le projet de loi C-15 ne s'appliquait qu'aux renseignements personnels utilisés dans le cadre d'une prise de décisions. Le projet de loi C-43 renferme un code exhaustif relatif à la collecte, à l'utilisation et à la divulgation des renseignements personnels. On y réaffirme l'interdiction de divulguer ou de diffuser des renseignements personnels sans le consentement de l'individu concerné sauf dans certains cas déterminés. Le projet de loi prévoit la création du poste de Commissaire à la protection de la vie privée, fonctionnaire nommé par le gouverneur général en conseil pour un mandat de sept ans. Il précise en outre que le gouvernement peut s'il le désire nommer le Commissaire à l'information au poste de Commissaire à la protection de la vie privée. Le projet de loi C-43 permet au Commissaire à la protection de la vie privée de déléguer tous ses pouvoirs et fonctions, sauf la préparation du rapport annuel et de rapports spéciaux. Dans des cas relatifs à des renseignements portant sur des gouvernements étrangers et des affaires internationales, le Commissaire ne peut toutefois déléguer ses pouvoirs qu'à un collaborateur choisi parmi quatre de ses cadres. Dans tous les autres cas, le droit de délégation est illimité.

B. COLLECTE DE RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

En vertu du projet de loi, une institution ne peut recueillir que les renseignements personnels qui ont un lien direct avec ses programmes ou ses activités. Dans la mesure du possible, les renseignements doivent être recueillis auprès de l'individu concerné, sauf lorsque l'observation de cette règle générale risquerait:

- a) soit d'avoir pour résultat la collecte de renseignements inexacts;
- b) soit de contrarier ou de compromettre les fins auxquelles les renseignements sont destinés.

Commentaire:

Sous leur libellé actuel, les dispositions de la Loi sur la protection des renseignements personnels pourraient être interprétées de façon à nuire sérieusement à l'aptitude des instances responsables du respect des lois à partager des données relatives au respect des lois. Il y aurait lieu de veiller à ce que l'exécution de la Loi sur la protection des renseignements personnels ne nuise pas aux forces policières des divers paliers (municipal, régional, provincial et fédéral) au chapitre du partage, de la collecte, de l'analyse, de la diffusion et de la protection de données d'enquêtes ou de services de renseignement. L'efficacité de l'application de la justice pénale se fonde nécessairement sur pareils échanges de renseignements.

C. COMMUNICATION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

1. Divulgarion pour des usages compatibles - alinéa 8(2)a)

Commentaire:

L'expression "usage compatible" telle que définie actuellement dans l'alinéa 8(2)a) semble interdire la divulgation de renseignements pour des fins autres que celles auxquelles ils ont été recueillis, peu importe leur légitimité. Dans le domaine du respect des lois, le fait de restreindre la communication à des fins compatibles avec celles auxquelles les renseignements ont été recueillis ou préparés constitue un élément indûment restrictif susceptible de nuire gravement au fonctionnement légitime des organismes responsables du respect des lois.

Il convient de restreindre le moins possible l'accès, pour les instances chargées du respect des lois, aux renseignements personnels versés aux fichiers fédéraux. Les éventuels abus perçus à cet égard peuvent faire l'objet de lois distinctes ou de restrictions précises dans les mesures à l'étude.

2. Communication au Procureur général du Canada - alinéa 8(2)d)

Commentaire:

Cet article devrait être modifié de façon à permettre la communication non seulement au Procureur général du Canada mais aussi au Procureur général d'une province. Etant donné que l'instruction des infractions au Code criminel s'inscrit dans le cadre de l'administration de la justice et relève par conséquent de l'administration provinciale, il est nécessaire d'apporter pareille modification afin de faire en sorte que le Procureur général provincial ait accès aux renseignements qui sont essentiels à l'instruction des infractions au Code criminel du Canada.

3. Communication à un organisme d'enquête - alinéa 8(2)e)

Commentaire:

L'obligation de présenter une demande par écrit est trop rigide et devrait être supprimée de cet alinéa.

Par ailleurs, l'article devrait être modifié de façon à ce que "l'organisme d'enquête" qui y est mentionné renferme les organismes d'enquête aux paliers municipal, provincial et fédéral.

Enfin, pour les raisons que j'ai déjà mentionnées, il y aurait lieu de rejeter le critère ayant trait au caractère licite.

4. Communication aux termes d'accords ou d'ententes - alinéa 8(2)f)

Commentaire:

Il convient de supprimer l'exigence selon laquelle il doit y avoir entente ou accord pour pouvoir communiquer des données personnelles entre organismes provinciaux ou fédéraux. Il s'agit là d'une exigence indûment restrictive. Traditionnellement, toutes les directions des organismes responsables du respect des lois ont mis des données en commun en sachant que leur confidentialité serait respectée. Seul un partage de ce genre peut assurer l'efficacité du respect des lois. L'imposition d'un accord rigide constitue un mécanisme trop lourd et présente des risques réels au chapitre de l'efficacité de l'application des lois.

Pour les raisons déjà énoncées, il y aurait lieu de rejeter le critère relatif au caractère licite établi à l'alinéa 8(2)f).

L'article devrait être clarifié de façon à veiller à ce qu'il n'y ait aucun obstacle au libre échange de données entre les organismes gouvernementaux aux paliers fédéral, provincial, régional et municipal. Sous sa forme actuelle, l'article ne vise que le gouvernement d'une province.

5. Communication à un parlementaire

Commentaire:

Le droit d'accès accordé à l'alinéa 8(2)g) ne devrait pas s'appliquer aux renseignements relatifs au respect des lois. Les parlementaires peuvent en effet très bien avoir des motifs partisans ou personnels qui sont contraires au respect des lois. Même si cela peut sembler une considération particulièrement cynique, il est bon de se rappeler que les parlementaires, comme tous les autres citoyens, sont assujettis au droit pénal.

D. DROITS D'ACCÈS ET DE CORRECTION EN MATIÈRE DE RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

En vertu du projet de loi C-43, tout citoyen canadien, tout résident permanent au sens de la Loi sur l'immigration de 1976, ou une

société constituée en vertu des lois du Canada ou d'une province aurait droit de se faire communiquer les renseignements personnels relevant d'une institution fédérale.

Outre ce droit, l'individu aurait celui de faire corriger les renseignements personnels. Cependant, les droits de correction ne sont pas aussi étendus que les droits d'accès. Ils sont en effet limités aux renseignements personnels qui sont ou peuvent être utilisés à des fins administratives. Lorsque l'institution fédérale refuse de corriger un dossier, elle est tenue de faire mention des corrections qui ont été demandées mais non effectuées. L'institution fédérale est tenue d'aviser des corrections effectuées toute personne à qui ces renseignements ont été communiqués dans les deux ans qui ont précédé la demande. Certains fichiers sont cependant inconsultables. Au chapitre du respect des lois, l'exemption prévue à l'article 22 est particulièrement intéressante.

Commentaire:

Étant donné que les droits de correction demandent un temps considérable et beaucoup de personnel, j'estime que le gouvernement a raison de restreindre pour l'avenir les droits de correction des renseignements qui sont ou peuvent être utilisés à des fins administratives. Ainsi, tous les renseignements qui pourraient être préjudiciables seront corrigés mais on élimine les frais de correction des renseignements qui ne sont pas utilisés.

E. RENSEIGNEMENTS OBTENUS À TITRE CONFIDENTIEL - ART. 19

Les commentaires portant sur l'article 13 de la Loi sur l'accès à l'information s'appliquent au présent article et ne seront donc pas répétés.

F. EXEMPTION RELATIVE AU RESPECT DES LOIS - ART. 22 - PROBLÈMES AYANT TRAIT AU LIBELLÉ

1. Caractère licite

Commentaire:

L'article fait appel à une notion de caractère licite. Comme je l'ai déjà mentionné, j'estime que ce critère ne convient pas dans le présent contexte.

2. Manque de cohérence avec l'exemption relative au respect des lois contenue dans la Loi sur l'accès à l'information

Commentaire:

L'article 22 pose un problème majeur en n'étant pas identique à l'article de la Loi sur l'accès à l'information qui a trait à l'exemption relative au respect des lois. Une protection identique

devrait être accordée aux renseignements relatifs au respect des lois en vertu tant de la Loi sur la protection des renseignements personnels que de la Loi sur l'accès à l'information. Lors de l'étude de l'exemption relative au respect des lois d'une loi provinciale sur la liberté d'information, la commission Williams a, dans son rapport, évoqué l'expérience américaine, qui montre que lorsque les exemptions contenues dans la Loi sur l'information et la Loi sur les renseignements personnels ne sont pas identiques, l'information impossible à obtenir en vertu d'une loi l'a souvent été en vertu de l'autre. Dans la mesure où le renseignement doit être protégé, nous croyons qu'on ne devrait pas permettre au demandeur de contourner une loi en ayant recours à une autre loi. L'article 22 devrait donc être modifié et ses termes devraient être identiques à ceux de l'art. 16 (modifié) de la Loi sur l'accès à l'information.

3. Données en commun

Il se pose ici le même problème que dans le cas d'un certain nombre d'articles de la Loi sur l'accès à l'information. La Loi sur la protection des renseignements personnels ne semble pas accorder de droits aux organismes provinciaux, municipaux et régionaux responsables du respect des lois en ce qui a trait aux renseignements qu'ils ont partagés avec le gouvernement fédéral. J'estime que ces renseignements devraient être tenus pour confidentiels et que leur divulgation ne devrait se faire qu'avec le consentement de l'organisme qui les a soumis.

4. Services de police provinciale ou municipale - Parag. 22(2)

Nos commentaires sont les mêmes que ceux que nous avons formulés pour le paragraphe 16(3) de la Loi sur l'accès à l'information et nous ne les répéterons donc pas.

G. ENQUÊTES DE SÉCURITÉ - ART. 23

L'article 23 prévoit les dispositions suivantes:

"23. Le responsable d'une institution fédérale peut refuser la communication des renseignements personnels demandés en vertu du paragraphe 12(1) et qui ont été recueillis ou préparés, par un organisme d'enquête déterminé par règlement, lors des enquêtes de sécurité:

- a) qu'exige l'administration fédérale à l'égard des individus qu'elle emploie ou qu'emploient des personnes ou organismes qui lui prêtent leurs services, des individus qui prêtent leurs services à l'administration ou à ces personnes ou organismes ou de ceux qui sont candidats à ces emplois ou désireux de prêter ces services,

- b) qu'exigent des administrations provinciales ou étrangères ou leurs organismes,

dans les cas où la communication des renseignements entraînerait la divulgation de l'identité de l'informateur à l'origine des renseignements en question."
(Nous avons mis certains passages en relief.)

Commentaire:

Les mots soulignés représentent une exigence trop difficile à respecter par le responsable de l'institution fédérale. Il est en effet difficile, voire impossible, de déterminer si un élément d'information "entraînera" la divulgation de l'identité d'un informateur. On devrait donc remplacer "entraînerait" par "pourrait entraîner".

H. ACCÈS AUX DOSSIERS MÉDICAUX - ART. 29

Commentaire:

Il y aurait lieu de modifier l'article 29 de façon à accorder aux organismes responsables du respect des lois un droit d'accès aux dossiers médicaux dans des situations d'urgence. La Commission Krever avait préconisé l'octroi de pareil droit d'accès (chapitre 16, recommandation 23). Dans son rapport sur la confidentialité des renseignements d'ordre médical, la Commission ne s'opposait pas à la divulgation de renseignements d'ordre médical sans le consentement préalable du patient dans une situation d'urgence. En revanche, la Commission s'opposait bel et bien à la diffusion de routine de renseignements médicaux dans une situation normale. Il conviendrait d'intégrer au projet de loi C-43 un droit de divulgation en situation d'urgence.

I. LE PROCESSUS DE RÉVISION

Le mécanisme de révision prévu par la Loi sur la protection des renseignements personnels est similaire à celui établi dans la Loi sur l'accès à l'information. Une personne peut porter plainte sur tout aspect relatif à la collecte, à l'entreposage, au traitement, à l'utilisation et à la divulgation des renseignements personnels relevant du gouvernement. En outre, l'individu peut déposer une plainte pour toute question relative à une demande d'accès. Cette plainte doit être déposée devant le Commissaire à la protection de la vie privée. Ce dernier a les mêmes pouvoirs étendus d'enquête que ceux accordés au Commissaire à l'information en vertu de la Loi sur l'accès à l'information. Tout comme le Commissaire à l'information, le Commissaire à la protection de la vie privée joue uniquement un rôle de protecteur du citoyen; il n'a aucun pouvoir pour ordonner au gouvernement de divulguer ou de faire quoi que ce soit.

Si l'institution fédérale ne répond pas de façon satisfaisante aux recommandations, le Commissaire à la protection de la vie privée rend compte des conclusions de son enquête au plaignant. Il peut présenter les observations qu'il juge pertinentes.

Le droit d'appel à la Cour fédérale se limite aux cas de refus d'accès. Dans tous les autres types de plaintes, il n'y a pas d'autre droit de révision. Le Commissaire à la protection de la vie privée fera plutôt rapport de l'enquête et de ses résultats dans son rapport annuel ou dans un rapport spécial si l'urgence de la situation le justifie.

Comme dans la Loi sur l'accès à l'information, le demandeur ou le Commissaire à la protection de la vie privée peuvent exercer un recours en révision auprès de la Cour fédérale.

Le droit de la Cour à réviser un refus de communication en vertu de la Loi sur la protection des renseignements personnels est différent selon le renseignement qui a été refusé. Dans le cas de renseignements ayant trait aux relations fédérales-provinciales, aux affaires internationales, aux questions préjudiciables au respect des lois ou lorsqu'il s'agit de renseignements relatifs à un individu à qui une peine a été imposée par suite d'un délit, la Cour ne peut que déterminer si on avait ou non des motifs raisonnables de refuser la communication du document.

Si la Cour juge qu'il n'existait pas de motifs raisonnables, elle peut ordonner la divulgation du document ou rendre toute autre ordonnance qu'elle juge pertinente. Dans tous les autres cas, la Cour dispose d'un droit de révision intégral et est habilitée à substituer son opinion à celle du responsable gouvernemental.

La question des frais est traitée exactement de la même manière que dans la Loi sur l'accès à l'information.

Commentaire:

J'ai déjà commenté les formules de révision et d'appel prévues dans la Loi sur l'accès à l'information. Comme mes observations sont exactement les mêmes, je ne les répéterai pas mais je vous demande néanmoins d'en tenir compte.

J. POUVOIRS DE SURVEILLANCE DU COMMISSAIRE À LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE

Outre le fait qu'il reçoit et étudie les plaintes, le Commissaire à la protection de la vie privée a le pouvoir de surveiller ou de tenir des enquêtes sur les dossiers versés dans les fichiers inconsultables classés comme tels en vertu de l'article 18. Ses pouvoirs d'enquête sont exactement les mêmes que ceux qui ont trait à toute autre plainte. Dans les cas où, à l'issue de son enquête, il considère que la présence de certains dossiers dans le fichier

inconsultable n'est pas justifiée, il en fait part au responsable de l'institution fédérale et lui soumet ses recommandations. Les résultats de l'enquête et ses recommandations figurent dans le rapport annuel soumis au Parlement. En outre, le Commissaire peut dans ce cas exercer un recours devant la Cour fédérale afin que le fichier inconsultable fasse l'objet d'une révision.

La révision de la Cour différera selon le type de renseignements contenus dans les fichiers désignés comme inconsultables. Lorsque le fichier a été désigné inconsultable parce qu'il renfermait des renseignements relatifs aux affaires internationales ou à la défense, ou encore des renseignements dont la divulgation nuirait au respect des lois, la Cour étudie la question afin de déterminer si on avait ou non des motifs raisonnables de désigner inconsultable le fichier. Si elle conclut qu'il n'existait pas de motifs raisonnables, elle peut ordonner le retrait du dossier du fichier inconsultable.

Lorsque le dossier est désigné fichier inconsultable parce qu'il a été préparé ou obtenu dans le cadre d'une enquête ayant trait à la détection, à la prévention ou à la suppression du crime ou au respect d'une loi au Canada, ou encore parce qu'il renfermait des renseignements reçus par la G.R.C. dans le cadre de l'exercice de services policiers pour le compte des provinces, la Cour fédérale jouit d'un plein droit de révision. La Cour peut substituer son opinion à celle du responsable de l'institution gouvernementale et ordonner que le dossier soit retiré du fichier inconsultable, ou elle peut rendre une autre ordonnance si elle l'estime indiqué.

Outre les pouvoirs susmentionnés, le Commissaire à la protection de la vie privée peut également mener une enquête sur le mode d'utilisation et de divulgation des renseignements personnels relevant d'une institution fédérale. À l'issue de l'enquête, il peut faire les recommandations qu'il juge pertinentes au responsable de l'institution. Cependant, il n'existe pas d'autre droit d'appel à la Cour sur ces questions; celles-ci sont simplement abordées dans le rapport annuel ou spécial présenté au Parlement par le Commissaire à la protection de la vie privée.

Commentaire:

Le pouvoir de surveillance du Commissaire à la protection de la vie privée ne devrait pas s'étendre au domaine du respect des lois. En effet, cela compromettrait sérieusement, voire détruirait, les garanties de confidentialité tellement nécessaires à un respect efficace des lois. En outre, cela causerait d'importants risques au chapitre de la sécurité. Par ailleurs, comme nous l'avons déjà souligné, le fait que la surveillance soit exercée par le personnel du Commissaire à la protection de la vie privée ferait prendre à des gens qui n'ont ni connaissances ni engagement dans le domaine du respect des lois des décisions et des recommandations délicates sur le plan des principes. Nous soutenons que la surveillance de la collecte et de l'entreposage des données ainsi que d'autres aspects des renseignements détenus par le

gouvernement dans le domaine du respect des lois devrait se faire à l'échelle interne et être dirigée par le ministre de la Justice et le Solliciteur général.

Comme alternative, la révision pourrait être une révision interne pouvant faire l'objet, en dernier ressort, d'une révision par les tribunaux. Comme nous l'avons souligné dans l'étude du processus de révision dans le cas de la Loi sur l'accès à l'information, lors des différends sérieux dans le domaine du respect des lois, les parties exerceront tous les droits d'appel possibles. Le fait de restreindre la révision dans le domaine du respect des lois permettra simplement d'éliminer des étapes intermédiaires coûteuses et inutiles.

III. DROIT AU SECRET GOUVERNEMENTAL

Dans les lois sur l'accès à l'information et sur la protection des renseignements personnels prévues dans le projet de loi C-43, aucun article ne traite expressément du droit au secret gouvernemental; la formule retenue consiste plutôt à accorder un droit d'accès aux dossiers gouvernementaux ou aux renseignements personnels et à énumérer des dispositions limitant cet accès en fonction d'une série de motifs. Sont inclus les motifs qui prévoient le droit de refuser catégoriquement la communication selon le paragraphe 41(2) de l'actuelle Loi sur la cour fédérale, (lorsqu'il s'agit des relations internationales, de défense ou de sécurité nationale, des relations fédérales-provinciales et des questions relatives au Cabinet).

Dans le cas de procédures devant un tribunal ou un organisme ayant le pouvoir de contraindre à la production de renseignements ou de témoignages, la formule proposée consiste à abroger l'article 41 de la Loi sur la Cour fédérale et à modifier la Loi sur la preuve au Canada par l'insertion d'une nouvelle rubrique intitulée "Divulgaration de renseignements administratifs" et de l'article 36.1 portant sur la marche à suivre lorsqu'un ministre de la Couronne ou une autre personne s'oppose à la divulgation de renseignements pour des raisons d'intérêt public.

Sous la forme proposée, l'article 36.1 précise que la question d'une opposition portée devant un tribunal doit être réglée par la Division de première instance de la Cour fédérale dans le cas d'affaires fédérales ou par la division ou cour de première instance de la Cour supérieure de la province dans le cas de questions provinciales, et que les recours en appel peuvent être soumis respectivement à la Cour d'appel fédérale ou à la Cour d'appel d'une province, l'appel de ces décisions pouvant être soumis à la Cour suprême du Canada. La magistrature a le droit exprès de décider si le refus de communication doit être maintenu en déterminant si l'intérêt du public est mieux servi par la divulgation que par la non-divulgaration pour les motifs précisés. L'article 36.1 prévoit également qu'un ministre de la Couronne ou toute autre personne intéressée peut s'opposer à la divulgation.

L'expression "ministre de la Couronne" est également utilisée à l'article 41 de la Loi sur la Cour fédérale et elle est facile à définir car dans cette loi, "la Couronne" est restreinte à Sa majesté la reine du chef du Canada. C'est donc dire qu'aux termes de l'article 41, l'expression "ministre de la Couronne" désigne exclusivement un ministre fédéral. Par contre, il n'y a pas de définition de ce genre dans la Loi sur la preuve au Canada et on pourrait toujours faire valoir qu'étant donné que l'article 36.1 s'applique à tous les domaines visés par la Loi sur la preuve au Canada (c'est-à-dire à toutes les procédures au criminel et au civil ainsi qu'aux autres questions pour lesquelles le Parlement du Canada a compétence), cet article lie Sa majesté la reine du chef d'une province si l'affaire est jugée devant une commission ou un tribunal au palier fédéral ou devant la Cour fédérale.

Le paragraphe 36.1 (1) permet également à une personne intéressée de s'opposer à la divulgation, ce qui rend possible qu'un tiers obtienne une non-divulgation même si, en fait, la Couronne souhaite divulguer le renseignement en question.

Commentaire:

1. Il y aurait lieu de modifier l'article 36.1 dans le sens de la position actuellement défendue par le Groupe de travail fédéral-provincial sur l'uniformisation des règles de preuve, c'est-à-dire qu'on puisse invoquer un droit absolu au secret gouvernemental pour les questions ayant trait à la défense et à la sécurité nationale, aux relations diplomatiques, aux questions relatives au Cabinet et dans le cas de communications obtenues à titre confidentiel, en matière de droit criminel, au cours d'enquêtes et de poursuites, sous réserve dans ce dernier cas du pouvoir du juge de première instance d'ordonner la communication aux termes de l'article 10 de la Loi sur la preuve au Canada.
2. Il y aurait lieu de modifier l'article 36.1 de façon à ce qu'il ne vise que la Couronne du chef du Canada et non pas Sa majesté la reine du chef d'une province, de façon à laisser à chaque province la possibilité de décider elle-même de la question du secret gouvernemental.
3. Le droit de s'opposer à une divulgation accordée par l'article 36.1 devrait être réservé à la Couronne. La Couronne devrait avoir la prérogative de décider des domaines pour lesquels elle désire invoquer le droit au secret.
4. Le droit de la Couronne de s'opposer à une divulgation en vertu de l'article 36.1 devrait être exercé par le Procureur général plutôt que par "un ministre de la Couronne". Le Procureur général est dans la meilleure position pour faire cette démarche en raison des responsabilités particulières à son poste.
5. La Loi sur la protection des renseignements personnels et la Loi sur l'accès à l'information devraient renfermer des dispositions

permettant d'invoquer le droit au secret gouvernemental selon les mêmes conditions établies pour l'article 36.1 au paragraphe (1) ci-dessus, sans avoir recours au Commissaire à la protection de la vie privée ou au Commissaire à l'information. Dans l'alternative, une requête absolue devrait être considérée de la même manière que dans la version proposée pour l'article 44 de la Loi canadienne des droits de la personne.

6. La Loi sur la protection des renseignements personnels et la Loi sur l'accès à l'information devraient renfermer des dispositions garantissant que, dans le domaine du respect des lois, les renseignements reçus d'une province ne seront pas divulgués sans le consentement exprès de la province concernée.

7. Au chapitre des questions fédérales-provinciales, il devrait y avoir une disposition similaire à celle du paragraphe (6) ci-dessus en ce qui a trait aux renseignements reçus d'une province.

Vos fonctionnaires ont avisé les miens que le comité permanent chargé de l'étude du projet de loi C-43 vous a demandé de lui soumettre tous les mémoires écrits que vous recevez. Vous pouvez fort bien soumettre la présente lettre si vous le jugez approprié.

Je vous remercie d'avoir bien voulu étudier les positions que je viens de vous exposer. Si vous avez besoin de plus de précisions ou si vous désirez discuter de la question, n'hésitez pas à me le faire savoir.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Procureur général,

M. Roy McMurtry

c.c. Le ministre de la Justice et Procureur général du Canada
Le Solliciteur général du Canada
Tous les Procureurs généraux des provinces

